

y la frecuentación del lugar por parte de agricultores y otros habitantes que lo usan para su ocio.

La importancia de la zona de estudio para las especies por las que fue declarada la ZEPA número 139, y para otras especies incluidas en el anexo II de la Directiva 92/43/CEE y presentes en el LIC ES3110001 es nula o muy pequeña en todos los casos.

El escrito de la Consejería de Obras Públicas de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha señala que considera más adecuada y viable la solución 2, al integrar de forma más equilibrada el respeto al medio ambiente y las posibilidades de desarrollo de la zona. La alternativa 4 no sólo discurre muy próxima al núcleo urbano de Azuqueca de Henares (Guadalajara) y, más en concreto, a la urbanización Asfain, sino que atraviesa la zona regable del Canal del Henares, de importancia social innegable. Todos estos factores condicionan negativamente el desarrollo urbanístico, industrial y agrario del municipio. Señala ante todo la escasa diferencia en impacto ambiental entre las soluciones 2 y 4, que además podrían corregirse con las oportunas medidas que evitarán la afección de la ZEPA y compatibilizarán la conservación de las aves esteparias. Esta actuación bastaría para no frenar las posibilidades de desarrollo de Azuqueca de Henares y daría respuesta a la demanda de sus habitantes.

Recuerda que, como medida compensatoria para esta zona de afección de la R-2, el Gobierno de Castilla-La Mancha ha propuesto la adición como ZEPA de una superficie de 2.685 has. cuyas condiciones ambientales son mucho más valiosas como área de habitual querencia de cría y alimentación de la avifauna esteparia que se pretende proteger.

19460

RESOLUCIÓN de 26 de septiembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Ronda exterior este de Valladolid. De la CN-620 de Burgos a Portugal por Salamanca, p.k. 116, 4 a la CN-122 de Zaragoza a Portugal por Zamora, p.k. 358, 1», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 11 de febrero de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen del estudio informativo.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas sobre las interacciones ambientales.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 16 de julio de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 7 de octubre de 1999.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 27 de marzo de 2000 la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Ronda exterior este de Valladolid. De la CN-620, de Burgos a Portugal por Salamanca, p.k. 116, 4 a la CN-122 de Zaragoza a Portugal por Zamora, p.k. 358, 1».

Declaración de impacto ambiental

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con visitas sobre el terreno, se considera que para la realización de la alternativa propuesta por el promotor, alternativa 2, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación de la carretera, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental en lo que no se opongan a la presente declaración y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto

La alternativa anterior deberá adaptarse en el proyecto de construcción de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Con objeto de disminuir la altura del terraplén previsto entre los pp.kk. 4+500 y 5+700 se bajará la altura de la rasante de los viaductos sobre el río Esgueva y el canal del Duero, teniendo en cuenta los condicionantes hidráulicos de los cauces y lo establecido en la condición 2.3.

1.2 En el cruce sobre el canal del Duero (p.k. 10+200) y la carretera VA-113 a Cabezón se dispondrá un viaducto único para salvar ambas infraestructuras, teniendo en cuenta lo establecido en la condición 2.3.

1.3 En la zona en la que el trazado discurre próximo al canal del Duero (p.k. 10+400 a 10+600) se desplazará el trazado hacia el oeste la longitud necesaria para evitar la afección a la vegetación asociada al canal, teniendo en cuenta lo establecido en la condición 2.3.

1.4 Con objeto de disminuir la altura del terraplén previsto entre los pp.kk. 9+700 y 12+000 se bajará la cota de la rasante en esta zona en la medida que lo permitan los gálibos necesarios de paso sobre las diversas infraestructuras.

1.5 Con objeto de que la afección al cauce de río Pisuerga y a su vegetación de ribera sea lo menor posible, los estribos se dispondrán fuera del cauce y a una distancia mayor de 10 metros de la vegetación de ribera; asimismo, no se dispondrá más de una pila de apoyo en el cauce. La longitud de viaducto será, al menos, la prevista en el estudio informativo, teniendo en cuenta lo establecido en la condición 3. El tablero del puente se realizará de forma que durante su ejecución no se afecte al cauce del río, ni directa ni indirectamente, para lo cual se utilizará preferentemente el sistema de tablero empujado o cimbra autoportante. En la cimentación de la zapata de la pila situada en el interior del cauce, se aislará la zona de trabajo mediante un recinto artificial para aislarlo del agua y evitar el vertido de sustancias contaminantes al río.

1.6 Con objeto de evitar la afección al núcleo de viviendas del término municipal de Cabezón (pp.kk. 13+300 a 13+500) y disminuir el impacto sobre el bosque situado en sus proximidades (p.k. 13+600), se desplazará el trazado hacia el suroeste la distancia necesaria.

1.7 Los ramales del enlace con la carretera N-620, al final del trazado, se proyectarán de forma que permitan la continuidad de paseos a ambos lados del canal de Castilla, según lo establecido en la condición anterior. Asimismo, los viaductos del río Esgueva y sobre el canal del Duero se proyectarán de forma que permitan la continuidad o el establecimiento de caminos que discurran paralelos a estos cursos de agua.

2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación

2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación del suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

2.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización

en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de 1,5 a 2 metros de altura, para facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso que sea necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.3 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera de los ríos Pisuerga (p.k. 12+600) y Esgueva (p.k. 4+700) y de los canales de Castilla (p.k. 13+900) y del Duero (pp.kk. 3+700, 5+350 y 10+150), las pilas y los estribos de las obras de paso sobre éstos se situarán a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera; en el río Pisuerga la distancia mínima será de 10 metros, sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 3.2. Durante la construcción de estas estructuras se producirá la mínima afección a la vegetación de ribera que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura.

2.4 Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y caminos existentes. Asimismo, se evitará la apertura de nuevos caminos de obra que atraviesen los ríos y canales, las zonas arboladas y las zonas bajas de cuesta con matorral.

3. *Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas*

Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Duero, las siguientes medidas:

3.1 A pesar de que el estudio informativo no contempla rectificaciones ni canalizaciones de los cursos naturales de agua interceptados, en el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción, con objeto de no afectar a las características de los cursos fluviales formados por los ríos Esgueva y Pisuerga así como los canales del Duero y Castilla, se evitará la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

3.2 El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece la Ley 29/1985 de Aguas y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 de protección de la vegetación de ribera. No se colocarán pilas en el interior de los cauces del río Esgueva y de los canales de Castilla y del Duero.

El programa de vigilancia ambiental y el pliego de prescripciones técnicas contemplará el control de estas zonas durante el proceso de movimiento de tierras y todas aquellas operaciones que puedan alterar la calidad de las aguas de los puntos citados.

3.3 En las zonas con riesgo de inundación temporal (pp.kk. 3+500 a 6+000, 8+000 a 8+500 y 9+500 a 14+000), se deberá realizar, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Duero, un análisis del posible efecto barrera de la nueva infraestructura, diseñando los drenajes transversales de la misma de forma que se evite el efecto presa de la infraestructura.

3.4 El proyecto de construcción deberá analizar la posible afección a los pozos, tanto en lo relativo a la cantidad como con la calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

3.5 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas, para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua. Esta agua sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua, si no igualan o sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Duero. Si el agua no cumple estos requisitos, deberá ser tratada por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

3.6 En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc., se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

3.7 Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras a los siguientes cursos de aguas: río Pisuerga (p.k. 12+600), río Esgueva (p.k. 4+700), canal de Castilla (p.k. 13+900) y canal del Duero (pp.kk. 3+700, 5+350 y 10+150), garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

4. *Protección de la fauna*

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello puedan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para dirigir a la fauna hacia los pasos, incorporando estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada.

El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. Asimismo, incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de mortalidad por atropello. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

5. *Protección atmosférica*

Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre los núcleos habitados y sobre la edificación dispersa a lo largo del trazado, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos entre los que se desarrolla la actuación, se procederá al riego periódico de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a zonas de préstamos y a posibles vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

6. *Protección del ruido en áreas habitadas y en áreas de interés faunístico*

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico que, completando el realizado en el estudio de impacto ambiental, deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las siguientes zonas:

Edificaciones y núcleos habitados:

Edificaciones entre los pp.kk. 5+400 y 5+600.

Instalaciones deportivas de la carretera de Renedo del p.k. 5+500 al p.k. 6+600.

Edificaciones entre los pp.kk. 11+800 y 12+300.

Viviendas del termino municipal de Cabezone del p.k. 13+300 al p.k. 13+500.

Edificaciones situadas en las proximidades del enlace con la N-620, al final del trazado.

Edificación dispersa situada a menos de 200 metros de la infraestructura.

Este estudio determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección necesarias para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Zonas residenciales:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 65 dB (A).

Leq (23 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (24 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 55 dB (A).

Leq (23 horas-7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (24 horas) menor que 55 dB (A).

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura, así como en el suelo urbano consolidado.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado o en el suelo urbanizable, la Dirección General de Carreteras enviará una copia de este estudio a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen medidas pertinentes de protección, consistentes en una reordenación de la urbanización y edificación, en el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, en la prescripción de licencia de obra consistente en obligar al promotor al aislamiento acústico o de cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

En el caso de que el ruido de fondo inicial en los lugares donde deba respetarse, supere los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán superar hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado inicial acústico.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en el entorno de los núcleos habitados, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

En caso de adoptarse medidas de protección contra el ruido, éstas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no solo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de complementar las medidas mitigadoras realizadas.

7. Medidas de protección del patrimonio cultural

En coordinación con la Consejería de Cultura de la Junta de Castilla y León se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

En particular, el trazado seleccionado discurre muy próximo a los yacimientos de El Serval-La Laguna, El Nogalillo y Cotarrillas, afectando directamente al de Fuente de la Mora I. En el caso de los dos primeros se delimitará su perímetro con cinta previamente al inicio de las obras, de modo que no se vean afectados por el tránsito de maquinaria u otras afecciones indeseadas ni sean utilizados ni siquiera como zona de acopio de materiales. En el caso del yacimiento de Cotarrillas se evitará la afección desplazando el trazado si es necesario. En el yacimiento de Fuente la Mora I perteneciente a la edad del hierro, se procederá a la realización de sondeos con metodología arqueológica, de modo que se valore su interés

y se determine la oportunidad de proceder a su excavación previamente al inicio de las obras.

Asimismo, en el proyecto de construcción se tendrá en cuenta la existencia de nueve puntos de cruce con vías pecuarias de diferente importancia, destacando la Cañada Real Burgalesa (p.k. 8+300 aproximadamente). El proyecto de construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias afectadas. Dicha reposición, con base en la Ley 3/95 de Vías Pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente en la Junta de Castilla y León, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquél.

8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes

Durante la fase de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se realizará adecuadamente.

La reposición de las infraestructuras de riego y caminos rurales se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que dicha reposición conlleva.

En las zonas de cultivo, especialmente de regadío, se dispondrán cruces transversales de la carretera, de forma que se garantice que las actividades agrícolas no se vean afectadas.

9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de los préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares. El emplazamiento final se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

Se considerarán como zonas de exclusión para la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, al menos, las siguientes: vegas fluviales, superficies arboladas, cauces de ríos, arroyos y canales, áreas con vegetación de ribera y suelos de alto valor agrológico.

Los préstamos se obtendrán de enclaves que estén siendo utilizados en la actualidad (canteras y graveras en funcionamiento), evitando en lo posible la apertura de nuevas zonas.

Como vertederos, de los materiales de las excavaciones que por sus características no puedan ser utilizados en la construcción de la Ronda Este, se utilizarán las explotaciones de áridos existentes en un entorno próximo, hacia el sur del valle del Pisuerga, especialmente en la ribera del Duero donde, según indica el estudio de impacto ambiental, existe un gran número de graveras que podrían acoger los materiales extraídos en la obra como productos a utilizar en la restauración de estas explotaciones.

En caso de que fuese precisa la apertura de nuevas canteras para extracción de materiales necesarios en la construcción de la vía, se tendrán en cuenta las siguientes normativas medioambientales:

Respecto a la apertura de nuevas zonas de extracción de materiales deberá aplicarse la normativa sobre evaluación de impacto ambiental

En el momento de cierre de la instalación (al agotarse las reservas existentes) se deberá efectuar el plan de restauración de áreas sometidas a actividades extractivas según lo previsto en el Real Decreto 2994/1982, de 15 de octubre, sobre restauración del espacio natural afectado por actividades mineras.

10. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, pasos sobre ríos y canales, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados directamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

El citado proyecto deberá dedicar especial atención a los cauces de los cursos de agua, especialmente de los ríos Esgueva y Pisuerga, así como los canales del Duero y de Castilla.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de implicaciones paisajísticas y la disponibilidad de tierra vegetal.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Sin perjuicio de lo establecido al respeto en la condición 2.4, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

11. Seguimiento y vigilancia

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración, para las fases de construcción y explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello el programa detallará, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbral crítico para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Dirección General de Carreteras como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras y correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el grado de cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando que el proyecto de construcción cumple la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de las obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, que deberán detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, exigidas en las condiciones de la presente declaración.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en las condiciones de la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Eficacia de los pasos de fauna.

Evolución de las plantaciones y medidas de restauración, defensa contra la erosión e integración paisajística.

Calidad de las aguas de los ríos Pisuerga y Esgueva.

Procesos de inundación y afección a pozos de abastecimiento debidos a la infraestructura.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

12. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones adicionales que esta declaración impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y proyectos:

Proyecto de adecuación ambiental del proyecto a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y la vegetación a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas a que se refiere la condición 3.

Proyecto de tratamiento de las aguas residuales, de acuerdo con lo establecido en la condición 3.5, así como el programa de seguimiento analítico de las aguas previsto.

Proyecto de tratamiento para los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión, procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción, de acuerdo con lo establecido en la condición 3.6.

Proyecto de los pasos de fauna y de protección a la fauna a que se refiere la condición 4.

Proyecto de las medidas de prevención del ruido a que se refiere la condición 6.

Programa de protección del patrimonio cultural compatible con el plan de obra, a que se refiere la condición 7.

Proyecto de mantenimiento de la permeabilidad territorial a que se refiere la condición 8.

Proyecto de ubicación de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares a que se refiere la condición 9.

Proyecto de medidas para la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 10.

Programa de seguimiento y vigilancia a que se refiere la condición 11.

13. *Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras*

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental, introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa 2 desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

- Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.
- Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.
- Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.
- Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 26 de septiembre de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallas.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente	X
Delegación del Gobierno en Castilla y León	—
Presidencia de la Junta de Castilla y León	—
Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	X
Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León	X
Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	—
Dirección General de Urbanismo y Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	—
Diputación Provincial (Valladolid)	—
Confederación Hidrográfica del Duero	—
Servicio Territorial de Medio Ambiente (Valladolid)	—
Instituto Tecnológico Geominero de España. Ministerio de Medio Ambiente	—
Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Minas (Madrid)	—
Departamento de Análisis Ambiental. Fuentes Blancas (Burgos)	—
Servicio de Investigación Agraria (Valladolid)	—
Ayuntamiento de Valladolid	X
Ayuntamiento de Santovenia de Pisuerga (Valladolid)	—
Ayuntamiento de Renedo de Esgueva (Valladolid)	—
Ayuntamiento de Fuensaldaña (Valladolid)	—
Ayuntamiento de Cistiérniga (Valladolid)	—
Ayuntamiento de Cigales (Valladolid)	—
Ayuntamiento de Cabezón de Pisuerga (Valladolid)	—
Asociación Española de Limnología (Sevilla)	—
Facultad de Ciencias de la Universidad de Valladolid	—
Cátedra de Ecología. Facultad de Ciencias. Universidad de Valladolid	—
Departamento de Geografía. Universidad de Salamanca	—
Departamento de Geografía. Universidad de Valladolid	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Área de Ecología. Facultad de Biología. Universidad de Salamanca	—
Área de Ecología. Facultad de Biología. Universidad de León ..	X
Unidad Técnica de Medio Ambiente (Valladolid)	—
Coordinadora de Organizaciones de Defensa Ambiental. CODA (Madrid)	—
Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza. AEDENAT (Madrid)	—
Sociedad Española de Ornitología. SEO (Madrid)	—
Asociación para la Defensa de la Naturaleza. ADENA (Madrid)	—
FAT (Madrid)	—
Greenpeace (Madrid)	—
Sociedad de Conservación de Vertebrados (Madrid)	X
Asociación Soriana para la Defensa de la Naturaleza. ASDE (Soria)	—
Colectivo Cantueso (Ávila)	—
Estación Agrícola Experimental. Grulleros (León)	—
Federación Ecologista de Castilla y León (Valladolid)	—
Grupo Lobo (Madrid)	—
Asociación Hábitat (Valladolid)	—
Asociación Naturalista de Valladolid. ANVA (Valladolid)	—
Asociación Vallisoletana para la Defensa del Medio Ambiente. AVDEM (Valladolid)	—
Grupo Ecologista Rondilla (Valladolid)	—
Milvus. Medina del Campo (Valladolid)	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid)	—
Federación Nacional de Regantes de España (Madrid)	—

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente indica en su escrito (recibido fuera de plazo), que el corredor planteado en el proyecto no se ubica sobre espacios especialmente señalados con algún tipo de protección jurídica de acuerdo a las categorías de Espacios Naturales establecidas en la Ley 4/1989. Tampoco se encuentra sobre lugares designados como ZEPA o propuestos como LIC.

Señala que el corredor discurre por la zona de expansión industrial y deportivo-universitaria del este de Valladolid y apenas interfiere sobre hábitats de notoria significación. Si bien la zona presenta ciertas formaciones ribereñas de interés, listadas en el anexo I de la Directiva 92/43/CEE, las mismas no gozan de estatus ecológico de alto valor. Se trata de saucedas y choperas en buen estado de conservación.

Manifiesta que el trazado dentro del corredor parece ambientalmente compatible, presentando escasos problemas de interferencia con hábitats interesantes. La conexión sur de la ronda con la carretera N-122 no ofrece ningún problema; solo se aprecian ciertos afectos en la conexión con la E-80 ya que el corredor cruza zonas subestépicas de gramíneas y anuales (hábitats prioritarios), que presentan buen estado de conservación.

Por último, indica que no se han localizado especies de fauna o flora especialmente amenazada, ni listadas en anexos de directivas o Convenios Internacionales de Conservación. Sin embargo es interesante la avifauna de la zona, lo que deberá tenerse especialmente en cuenta en la evaluación de impacto ambiental y habilitar un calendario de actuaciones con los datos resultantes de esta consideración.

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León señala una serie de elementos como los más importantes para ser tenidos en cuenta como condicionantes ambientales a lo largo del desarrollo del estudio informativo y del estudio de impacto ambiental. Estos elementos son los siguientes:

El Canal de Castilla, el río Pisuerga y el Canal del Duero.

La vegetación asociada a las masas de agua y las masas arbóreas.

Las Cañadas Reales de las Merinas y Soriana; las Veredas del Prado de San Cristóbal, de Fuente Amarga al Páramo Perdigón, de Palomares y Vegacuede y la Colada de los Santos.

Propone una serie de medidas preventivas y correctoras, de carácter general, para reducir la posible afección a los valores ambientales anteriormente mencionados.

La Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León, informa que las posibles soluciones alternativas deberán minimizar los efectos sobre la infraestructura viaria rural, las redes de riego, la super-

ficie y la accesibilidad de las fincas, debiendo el estudio informativo prever la dotación de permeabilidad transversal en todos los órdenes a la nueva infraestructura.

La Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León señala que la Memoria-resumen enviada recoge correctamente los yacimientos arqueológicos y paleontológicos existentes en el área de estudio, indicando que, en análisis posteriores (estudio de impacto ambiental) se deberá incidir en el estudio y, por este orden, a los siguientes yacimientos de interés:

El Soto de Medinilla (término municipal de Valladolid).

Santa Cruz y El Bosque-Las Arenas (término municipal de Cabezón de Pisuergra).

Las Calaveras (término municipal de Renedo de Esgueva).

El Serval La Laguna (término municipal de Santovenia de Pisuergra).

El Ayuntamiento de Valladolid informa que la franja definida en la Memoria-resumen para encajar el trazado es acorde con las determinaciones de planeamiento urbanístico de los municipios afectados y limítrofes. Indica también que deberá analizarse de manera especial la previsible afección por ruido dada la proximidad a viviendas habitadas y, en consecuencia, adoptar, en su caso, las medidas correctoras necesarias para minimizarla.

El Área de Ecología de la Facultad de Biología de la Universidad de León cuestiona en primer lugar la necesidad de esta vía indicando que, en cualquier caso, se debería abordar el análisis conjunto de las complejas infraestructuras ya existentes y las que están en estudio (ferrocarril de mercancías y tren de alta velocidad) para realizar una adecuada planificación. Asevera además que la infraestructura analizada podría resultar innecesaria al entender que, una vez se realice la ronda interior sur de Valladolid e, incluso, la exterior sur desde el polígono de San Cristóbal-carretera de Segovia hasta la N-620, se podría utilizar la ronda oeste.

Analiza también el corredor propuesto realizando secuencialmente de norte a sur las siguientes consideraciones:

El inicio del corredor cruzaría el Canal de Castilla (de elevado valor patrimonial y uso lúdico) y el río Pisuergra en una zona de interesante paisaje, teniendo el río en este lugar una vegetación de ribera bien conservada en ambas márgenes, por lo que el cruce del río no debería coincidir con la zona central del corredor señalado, restando por tanto las zonas noreste y suroeste, donde la vegetación de ribera es menor y no existen plantaciones de chopos.

Una vez pasado el río, la traza podría discurrir por unas graveras ya explotadas y rellenas de escombros atravesando después la doble vía ferroviaria, previa caracterización y gestión de los escombros y materiales con que se haya rellenado.

Para el siguiente tramo recomienda cruzar la carretera de Cabezón y pasar al pequeño valle del arroyo del Val para llegar después al valle del Esgueva, descartando por tanto avanzar a lo largo de la vega fluvial.

Ya en la vega del río Esgueva, el corredor propuesto cruza la carretera VA-100, el canal del Duero, el río Esgueva y de nuevo el canal; aquí las afecciones son menos importantes que en el primer tramo, tanto por su menor valor ambiental y ecológico como recreativo, si bien deberá tenerse en cuenta el gran valor agrícola de esta zona y las posibilidades de recuperación o mejora de riberas.

El último tramo hasta el núcleo de La Cistiérniga, discurre por suelos de menor valor agrícola aunque, como en el resto del trazado, seguirá existiendo el efecto barrera.

La Sociedad de Conservación de Vertebrados considera innecesaria la realización de este proyecto por entender que existen suficientes vías de comunicación en la zona y es perjudicial para su fauna y ecosistemas. La vía atravesaría dos ríos y dos canales, por lo que se puede afectar a la calidad de las aguas y a las especies presentes de peces y anfibios, que será necesario inventariar y valorar.

De entre la fauna de la zona cabe destacar rapaces como el cernícalo primilla, el milano negro, el gavilán, el mochuelo y el autillo; esteparias como la avutarda, el sisón, el alcaraván, la ganga y la ganga ortega; el gato montés, la garduña, el tejón y el zorro, entre los mamíferos; y numerosos anfibios y reptiles.

Crítica la Memoria-resumen en los siguientes aspectos:

No valora adecuadamente la vegetación, ya que no toma en cuenta la importancia que los cultivos de secano tienen para el mantenimiento de las aves esteparias y tampoco contempla la función que cumplen las choperas como vegetación de ribera y como refugio de numerosos animales, entre los que destaca el milano real, que las utiliza como dormitorios.

El inventario de fauna es deficiente y en su valoración, en algunos casos, se prima el criterio cinegético frente a los de calidad o fragilidad y, en otros, no se tiene en cuenta el tipo de protección legal.

En la valoración paisajística, no se tiene suficientemente en cuenta el valor del paisaje típicamente castellano, menospreciándolo frente a las zonas arboladas.

Recomienda, además, que se contemplen medidas para la conservación de las cañadas reales y del yacimiento paleontológico de macrovertebrados de «La Cistiérniga».

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

El objeto del estudio informativo de referencia, sobre el que se emite la presente declaración de impacto ambiental, es el análisis, valoración, comparación y selección de las alternativas para el trazado de la ronda exterior este de Valladolid, como prolongación de la ronda exterior sur desde la carretera N-122 y hasta su conexión con la autovía de Castilla (N-620, de Burgos a Portugal).

La zona de actuación se localiza íntegramente en la provincia de Valladolid.

El estudio informativo analizado se desarrolló en dos fases claramente diferenciadas:

Fase A:

Se estudiaron 7 corredores que partían de uno inicial, el corredor 1, coincidente con la franja de ocupación prevista para la ronda en el «Estudio de Necesidades de la Actuación en Zonas Urbanas. Valladolid» y que, con posterioridad, ha servido para definir la reserva de suelo en los planes urbanísticos de los distintos municipios que atraviesa. A partir de ese corredor básico se estudiaron otros 6 corredores que presentan modificaciones parciales de éste, distinguiéndose claramente dos grupos:

Los corredores 2, 3, 4, y 5, que plantean variantes entre el origen del estudio (carretera N-122) y la carretera VA-113 a Cabezón.

Los corredores 6 y 7 que plantean variantes entre la carretera VA-113 a Cabezón y el final del área de estudio, situado en la N-620.

Con el análisis realizado en la Fase A se llega a la conclusión de que ninguno de los corredores propuestos presenta graves inconvenientes que obligue a desecharlos, realizándose las siguientes consideraciones:

Ninguno de los corredores 2 al 5 presenta ventajas evidentes frente al 1, por lo que se descartan para un análisis más pormenorizado en la fase B. El otro grupo de corredores, denominados 6 y 7, proponen dos emplazamientos alternativos para la conexión de la ronda con la N-620. La zona prevista para este enlace en el mencionado «Estudio de Necesidades de Actuación en Zonas Urbanas. Valladolid» y que, por tanto, queda recogida en el corredor 1, se encuentra en medio de un polígono industrial en el que incluso se han construido naves en pleno suelo reservado para la infraestructura. Por este motivo, parece interesante analizar en la fase B otros lugares para ubicar la mencionada conexión. Por lo tanto, en la fase B del estudio informativo se han estudiado diferentes trazados alternativos que se desarrollan aprovechando los corredores 1, 6 y 7.

Fase B:

En esta segunda fase se pasó a analizar dos alternativas técnicamente viables, denominadas alternativa 1 y alternativa 2, presentando ambas dos subtramos. En los subtramos 1.I y 2.I (desde el p.k. 1+100 hasta el 10+700, sector meridional) los trazados son muy similares, constituyendo el resultado del análisis de la zona de estudio en la fase A anterior. En el tercio septentrional, los trazados de los subtramos 1.II y 2.II se encuentran espacialmente más separados.

Subtramos 1.I y 2.I: 10,200 kilómetros de longitud. Desde el polígono de San Cristóbal (p.k. 0+500) hasta el cruce con el ferrocarril Valladolid-Venta de Baños (p.k. 10+700)

Subtramo 1.II: 3,11 kilómetros de longitud. Desde el cruce con el ferrocarril, en el p.k. 10+600 hasta el p.k. 13+720 donde enlaza con la N-620 a la altura del kilómetro 116.

Subtramo 2.II: 3,501 kilómetros de longitud. Desde el cruce con el ferrocarril, p.k. 10+600, hasta el p.k. 14+201, donde enlaza con la N-620 a la altura del kilómetro 114.

En general se trata de un trazado rectilíneo, sin grandes curvas ni cambios de pendiente, ya que transcurre en su mayoría por un terreno llano, siendo necesaria la realización de varios desmontes entre los que destaca el proyectado entre los pp.kk. 7+600 y 8+000 por su mayor envergadura. Otro elemento característico de la vía son los terraplenes o rellenos, presentes a lo largo de todo el trazado y en ambas alternativas, ya que en general transcurre sobre elevado sobre la topografía del terreno.

Pasos inferiores: existen varios pasos inferiores para los caminos que cruzan el trazado; Se prevén 11 pasos para la alternativa 1 (9 en el subtramo 1.I y dos en el subtramo 1.II) y 7 para la alternativa 2 (5 en el subtramo 2.I y dos en el subtramo 2.II).

Pasos superiores: Se contemplan 4 pasos superiores todos ellos en el subtramo 2.I.

Viaductos: los canales, ríos y ferrocarril son cruzados por la ronda por medio de la construcción de viaductos. En concreto en el estudio se plantean 6 viaductos en la alternativa 1 (3 en cada subtramo 1.I y 1.II) y 7 para la alternativa 2 (3 en el subtramo 2.I y 4 en el subtramo 2.II).

Enlaces con carreteras: Se llevarán a cabo mediante la construcción de una glorieta o rotonda de conexión entre ambas vías.

Además de la construcción de la ronda exterior este, se incluyen una serie de actuaciones relacionadas con el enlace de la ronda prevista con la N-620 y diversas adecuaciones y mejoras en relación a vías de servicio, enlaces con otras carreteras, vías colectoras, etc.

El estudio informativo incluye un análisis multicriterio en el que se analizan las alternativas desde los puntos de vista ambiental, funcional y de rentabilidad económica. Como resultado se eligió la alternativa 2, tanto en el subtramo I como en el subtramo II, como la más adecuada. A continuación pasa a describirse con mayor detalle esta alternativa.

El origen de la ronda se sitúa en el enlace de conexión de la ronda exterior con la carretera N-122, a la altura del viario sur del polígono de San Cristóbal. Finaliza en el enlace de conexión con la N-620, que queda situado entre los dos enlaces de acceso a Cigales, a unos 3 kilómetros del que se encuentra al oeste y a 1,8 kilómetros del enlace este. La longitud total de la ronda es de 13,10 km.

Hasta el cruce del ferrocarril Valladolid-Venta de Baños, el trazado básicamente se desarrolla aprovechando la reserva de suelo prevista para esta vía dentro del planeamiento urbanístico de los municipios de Valladolid y Santovenia. En este tramo realiza numerosos cruces: «by-pass» ferroviario de Valladolid, canal del Duero, carretera VA-V-104 a Casasola, río Esgueva, carretera VA-100 a Renedo, carretera VA-113 a Cabezón y ferrocarril Valladolid-Venta de Baños.

A partir del cruce mencionado sobre el ferrocarril, el trazado de la ronda gira hacia el este separándose de la reserva de suelo para viario prevista en las normas urbanísticas de los municipios que atraviesa. En el p.k. 12+600 cruza sobre el río Pisuerga, y en el p.k. 13+900 sobre el canal de Castilla, cuando ya se han iniciado los ramales del enlace de conexión con la N-620 en la margen dirección Palencia.

El enlace de conexión con la N-620 se encuentra situado en el límite de los municipios de Cigales y Cabezón.

Respecto al trazado de la ronda hay que mencionar que presenta unas características geométricas muy amplias que permiten una velocidad de proyecto de 120 km/h. En planta, los radios de las curvas se encuentran comprendidos entre 1.000 y 5.000 metros. En alzado, las pendientes que presenta se encuentran comprendidas entre el 0,5 y el 2,3 por 100.

Los dos ramales principales del enlace de conexión con la N-620 son los que permiten los movimientos desde/hacia la ronda con la dirección Palencia de la N-620. Estos ramales tienen características geométricas que permiten una velocidad de proyecto de 100 km/h con curvas de radio mínimo de 450 metros y pendiente máxima del 4 por 100, resultado del mejor encaje deseable entre los edificios existentes.

ANEXO III

Resumen del estudio impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: Clima, calidad del aire, calidad sonora, geología, geomorfología y geotecnia, hidrología, hidrogeología, edafología, vegetación, fauna, paisaje, espacios naturales de interés, usos del suelo, demografía, población, parque inmobiliario, sectores de producción, infraestructuras y equipamientos, parque de vehículos, viario rural y vías pecuarias, patrimonio histórico y planeamiento.

De la información del inventario de la situación preoperacional el estudio destaca como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental los siguientes: Los cauces fluviales y entorno ribereño de los ríos Pisuerga y Esgueva desde el punto de vista de la vegetación, paisaje y fauna.

Los impactos característicos significativos de las diferentes alternativas atendiendo a las peculiaridades del medio donde se insertan son:

Alteración de la calidad sonora: Los puntos más sensibles a esta afección son: Fincas agrarias del valle del Esgueva y del valle del Pisuerga e instalaciones deportivas de la carretera de Renedo. El impacto es similar para las dos alternativas de trazado.

Afecciones sobre los cauces de los ríos Esgueva y Pisuerga: La alternativa 1 se considera algo más perjudicial ya que cruza el río Pisuerga en un punto más activo desde el punto de vista de la dinámica fluvial.

Eliminación de fragmentos de suelo: Los suelos más afectados son los suelos de vega. Dentro de la misma caracterización la alternativa 2 afecta a un mayor volumen de suelo que la alternativa 1 por lo que generará una afección de mayor grado, aunque con una diferencia mínima.

Pérdida de vegetación natural de interés: Las comunidades vegetales afectadas son: Vegetación de ribera de los ríos Pisuerga y Esgueva y de los canales de Castilla y del Duero y los espliegares-tomillares de las zonas bajas de cuesta. La alternativa 1 afecta a una mayor cantidad de vegetación natural.

Disminución de la calidad visual intrínseca de las cuencas visuales del Esgueva y del Pisuerga: Ligeramente más perjudicial en la alternativa 1, pues la 2 tiene dos pasos superiores.

Alteración de las vistas exteriores desde puntos escénicos de la cuenca visual del Esgueva: En este tramo de la actuación varía predominan los rellenos de gran envergadura (12 metros de altura) y será preciso instalar 3 viaductos (Canal del Duero, río Esgueva y carretera a Renedo). Impacto similar para las dos alternativas de trazado.

Alteración de las vistas exteriores desde puntos escénicos de la cuenca visual del Pisuerga: Los puntos escénicos de interés son las fincas agrarias que se sitúan en las proximidades del meandro septentrional del río Pisuerga a través del que discurre la traza. El impacto es más perjudicial en la alternativa 1, ya que incluye rellenos de más envergadura y una mayor afección sobre la vegetación que caracteriza el paisaje.

Afección a los yacimientos arqueológicos: Posible deterioro de restos arqueológicos que pueden encontrarse en el trazado de alguna de las alternativas analizadas. La alternativa 1 afecta a un mayor número de yacimientos.

Pérdida de uso productivo del suelo: En relación al total de terrenos productivos la alternativa 2 afecta a mayor superficie (84,3 Ha frente a 82,4 Ha de la alternativa 1).

Ocupación de naves industriales y afección a los empleos asociados: Ocupación de los terrenos donde se sitúan las naves industriales próximas a la N-620, por la instalación de los ramales 3 y 4 del enlace de la ronda con la citada carretera para la alternativa 1. La alternativa 2 no afecta a las citadas naves industriales.

Afección al planeamiento vigente: La alternativa 2 atraviesa suelo no urbanizable común, una franja de suelo protegido (interés paisajístico y agrícola) y termina en suelos urbanizables (Planes Parciales de Cigales). La alternativa 1 no ocasiona impactos.

El estudio de impacto ambiental señala que la alternativa 1 es la menos recomendable desde el punto de vista ambiental, ya que es la que presenta un grado de afección más elevado en mayor número de impactos.

El estudio de impacto ambiental incluye un proyecto de medidas correctoras para la alternativa seleccionada entre las que destacan:

Utilizar como vertederos las explotaciones mineras de áridos existentes en un entorno próximo (hacia el sur del valle del Pisuerga y especialmente en la ribera del Duero existen un gran número de graveras que podrían aceptar los materiales extraídos en la construcción de la ronda prevista como productos a utilizar en las labores de restauración de estas explotaciones).

Restablecimiento del drenaje natural de la zona evitando zonas de encharcamiento: Tener en cuenta los desbordamientos naturales de los ríos de la zona; utilización de los drenajes como pasos de fauna; sobredimensionar los elementos de permeabilidad transversal de la vía; adaptar los canales de drenaje empleados para canalizar la escorrentía.

En el momento de cierre de la explotación de los préstamos (al agotarse las reservas existentes) se deberá efectuar el Plan de Restauración de áreas sometidas a actividades extractivas, según lo previsto en el Real Decreto 2994/82, de 15 de octubre, sobre Restauración del Espacio Natural afectado por actividades mineras.

Impermeabilizar la parte alta de los taludes y crear canales que desvíen los caudales a las cunetas y a los cursos fluviales.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

En el período de información pública se han presentado un total de 14 alegaciones:

Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento.

Dirección General de Carreteras e Infraestructuras. Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León.

Área de Acción Territorial. Diputación de Valladolid.

Ayuntamiento de Cabezón.

Ayuntamiento de Cigales.

Ayuntamiento de Santovenia de Pisuerga.

Asociación de empresas El Molar. Don Luis García Martín. Don Enrique Vázquez Rodríguez, en nombre de tres sociedades de cerámicas. Don Ángel de la Hera Martín. Don Faustino Posadas Calzada, en nombre de Agrícola Santovenia S. Doña Pilar Blanco Calvo. «Agrícola Santavenia, Sociedad Limitada», «Tres Ilesias, Sociedad Limitada», doña Isabel Pelayo, don Laro Martínez Merino y Hermanos. Don Fernando Amo González, en representación de «Amo Sánchez, Sociedad Anónima».

Los aspectos medioambientales más significativos de las alegaciones son los siguientes:

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias, refiriéndose al cruce de la ronda con la línea Madrid-Hendaya, informa sobre el estudio informativo de acondicionamiento del tramo Valladolid-Burgos, en fase de obtención de la correspondiente declaración de impacto ambiental. El escrito indica la persona de esa Subdirección a la que debe dirigirse el Promotor para la mejor coordinación y el establecimiento de las dimensiones del cruce mencionado anteriormente. Por otro lado informa de la actual indefinición de las modificaciones a introducir en la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid como consecuencia de las nuevas líneas ferroviarias de altas prestaciones: Madrid-Valladolid y Valladolid-Burgos que, cuando sean objeto de decisiones, habrán de compatibilizarse con las carreteras.

La Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León (Dirección General de Carreteras e Infraestructuras) informa favorablemente la solución del estudio y su incidencia sobre las dos carreteras de la Comunidad Autónoma afectadas: VA-100 y VA-113, si bien las soluciones elegidas para los enlaces deberán ser objeto de un estudio específico acorde con la seguridad y funcionalidad de las carreteras autonómicas, dejando una plataforma mínima para éstas de 12 metros.

La Diputación de Valladolid a través del Área de Acción Territorial comunica que en el cruce sobre la carretera VP 3301 de Valladolid a Villabáñez, el paso debe tener una sección de «PI vía de enlace», con 7 metros de calzada, arcenes de 1,50 metros y aceras de un 1 metro; la modificación de trazado prevista debe corresponder a una velocidad específica de 90 km/h y el firme en el tramo afectado se debe prever para un tráfico T-2.

El Ayuntamiento de Cabezón señala que está conforme con la alternativa propuesta (alternativa 2). Añade que actualmente hay una vía de servicio en la margen de la carretera N-620 a la que acceden todas las fincas de Santa Cruz sin necesidad de atravesar el núcleo urbano de Cabezón de Pisuerga, y que aparentemente esta conexión se interrumpe por la ronda exterior este. Por eso solicita que se contemple una conexión entre las partes en que quedaría dividida la zona, señalada a través de una posible vía auxiliar que realice un bucle que permita un cambio de sentido en la ronda exterior este (dirección Valladolid-Palencia).

El Ayuntamiento de Cigales considera de interés general y más beneficiosa para los intereses del municipio la alternativa 2 propuesta en el estudio informativo.

El Ayuntamiento de Santovenia de Pisuerga no se manifiesta expresamente en relación con las alternativas estudiadas. Propone cuatro actuaciones: que se establezcan de vías de servicio a ambos lados de la ronda para minimizar el impacto de comunicación; que el paso elevado del camino de Renedo sobre la ronda se realice sin desviar el camino para hacerlo ortogonal al tronco, como figura en el estudio; que todos los pasos sean elevados para evitar atascos en caso de fuertes lluvia; y que se tengan en cuenta y se respeten los yacimientos arqueológicos existentes en el paraje de «el Nogalillo» y terrenos colindantes.

La asociación de empresas El Molar, que representa a la mayoría de los industriales instalados en las márgenes de la carretera N-620, considera imprescindible la elección de la alternativa 2 como única solución de garantía futura y de seguridad para el usuario.

19461 *RESOLUCIÓN de 28 de septiembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del Plan Coordinado de Obras de los Sectores VI, VII, VIII, IX, X y XI de la subzona del Canal del Porma (margen izquierda, segundo tramo) de la zona regable del embalse de Riaño. Primera fase (León).*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de Evaluación de Impacto Ambiental, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Debido a ello, la Secretaría General de Estructuras Agrarias del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, remitió, con fecha 13 de febrero de 1995, a la Dirección General de Política Ambiental, la Memoria-resumen del Plan Coordinado de Obras de los Sectores VI, VII, VIII, IX, X y XI de la subzona del Canal del Porma (margen izquierda, segundo tramo) de la zona regable del embalse de Riaño. Primera fase (León), en lo que sigue Plan Coordinado de Obras, para iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

El objeto de esta actuación es la transformación de 10.059 hectáreas de terrenos comprendidos entre la margen izquierda del río Esla y el canal del Porma, pertenecientes a los términos municipales de Fresno de la Vega, Pajares de los Oteros, Cubillas de los Oteros, Valencia de Don Juan, Viallaornate, Castro, Campazas y Villaquejada, de la provincia de León.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental, estableció a continuación un período de consultas a personas, Instituciones y Administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 5 de julio de 1995, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Secretaría General de Estructuras Agrarias de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas, se recogen en el anexo I.

El Plan Coordinado de Obras fue sometido al trámite de Información Pública, mediante publicado en el «Boletín Oficial de la Provincia de León» con fecha 13 de junio de 1996, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Posteriormente al mencionado trámite y conforme al artículo 16 del Reglamento, la Secretaría General de Agricultura y Alimentación remitió, con fecha 15 de octubre de 1996, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, el expediente consistente en el Estudio de Impacto Ambiental y el contenido de la Información Pública.

Analizada la documentación que forma parte del Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental se observó que, según el Estudio de Impacto Ambiental, las actuaciones definidas en el Plan Coordinado iban a originar un impacto ambiental crítico a especies de aves esteparias protegidas por el Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo, y en especial a la Avutarda, en los términos municipales de Villaornate, Campazas, Valdemora y Villabraz. Debido a ello y a que el Programa de Zona de Aplicación del Reglamento 2078/92 CEE en las Estepas Cerealistas de Castilla y León establece una serie de medidas para compatibilizar el Programa de Zona de Protección la Avutarda con los Planes de Transformación en Regadío, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 7 de mayo de 1997, dirigió un escrito a la Consejería de Medio Ambiente y Conservación del Territorio de la Junta de Castilla y León, solicitando un informe al respecto.

La autoridad ambiental de la Junta de Castilla y León remitió sendos informes el 10 de mayo y el 23 de diciembre de 1999 sobre la mencionada compatibilidad del Plan Coordinado con el Programa de Zona de Protección la Avutarda. La Dirección General de Calidad Ambiental y la Dirección General de Desarrollo Rural optaron, al analizar dichos informes, por redactar un Estudio Actualizado de Impacto Ambiental que, entre otros aspectos, analizara en profundidad las poblaciones de la Avutarda a fin de determinar inequívocamente las zonas regables que son compatibles con el mencionado Programa. Una vez redactado dicho Estudio, la Dirección General de Desarrollo Rural del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación,