

canteras, éstas deberán contar con las autorizaciones pertinentes. Así mismo, la apertura de nuevas canteras deberá contar con la autorización del órgano competente del Gobierno de Canarias.

– Debido al previsible aumento del tráfico rodado durante la ejecución de las obras de defensa y relleno, se recomienda que se establezca un Plan de gestión viaria que contemple las rutas de acceso de los camiones de obra, el número máximo previsto de viajes diarios y la franja horaria de circulación. Así mismo, se prevendrán los efectos derivados de la emisión de partículas a la atmósfera durante el transporte mediante la utilización de toldos en caso de transporte de material pulverulento seco.

– La planta de machaqueo prevista, así como cualquier otra instalación capaz de producir altos niveles de ruido o de polvo, se instalará lo más lejos posible de zonas habitadas. En todo caso, deberán cumplir con la normativa vigente en la materia.

– Se elaborará un plan de vigilancia ambiental mediante el cual se controlen los efectos causados por la actuación. Con este objeto, además de los controles pertinentes sobre las actividades de la obra (ruidos, vertidos sólidos, emisiones a la atmósfera, etc.), se vigilará la calidad de las aguas mientras duren las obras, en especial los parámetros relacionados con la transparencia (turbidez, sólidos en suspensión y disco de Secchi). A estos efectos se situarán al menos cuatro estaciones de muestreo paralelas a costa, a unos 150 o 200 metros de ésta; una frente a la futura defensa de cierre de la explanada, otra a unos 500 metros al sur de ésta y las otras dos a unos 300 y 800 metros respectivamente al norte de la primera, en la proyección del sebadal de San Andrés. Para evaluar los resultados y minimizar las variaciones naturales de las masas de agua, se situará una quinta estación de referencia en una zona próxima, pero suficientemente alejada de la influencia de la actuación. En todas las estaciones de muestreo se tomarán muestras a tres profundidades: superficie, medio y fondo.

– Si la presente actuación fuese simultánea con la ejecución del proyecto Tercera fase de defensa del ensanche de la explanada de la dársena de pesca del puerto de Santa Cruz de Tenerife (BOE de 19 de noviembre de 2002), el plan de vigilancia a medio plazo indicado en la Resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente del proyecto precitado, y a la vista de los resultados que hasta el momento se hubiesen obtenido del programa de vigilancia ambiental del presente proyecto, deberá incluir los efectos acumulativos que pudieran derivarse de esta obra.

– La documentación solicitada en esta Resolución (Plan de gestión viaria y Plan de vigilancia ambiental) deberá ser remitida por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

Madrid, 9 de enero de 2004.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

## ANEXO

### Consultas realizadas

A continuación se resume el contenido de las contestaciones recibidas a las consultas realizadas por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental:

La Dirección General de Costas considera que las obras propuestas no tendrán impactos sobre las playas del entorno por lo que no tiene objeciones al proyecto.

La Dirección General de Calidad Ambiental del Gobierno de Canarias hace constar que la actuación proyectada está incluida en el anexo I de la Ley canaria 11/1990, concretamente en el punto 30 «Diques y playas artificiales». En este sentido, indica las cuestiones que deberá contemplar el estudio de impacto ambiental correspondiente. Por último, realiza algunas consideraciones sobre la memoria resumen, entre las cuales cabe destacar las relativas a los impactos acumulativos con otros proyectos, la cercanía del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «sebadal de San Andrés» y las actividades que pudieran situarse en la explanada proyectada, que pudieran no ser compatibles con el mencionado LIC.

La Viceconsejería de Pesca del Gobierno de Canarias recomienda realizar estudios sobre la hidrodinámica de la zona y sobre la población del sebadal (*Cymodocea nodosa*). Por último, indica que se tengan en cuenta los posibles impactos sobre el sector pesquero y, en su caso, las medidas correctoras apropiadas.

El Cabildo Insular de Tenerife ha redactado un informe en el que sugiere que se tengan en cuenta una serie de consideraciones a la hora de decidir si el proyecto debe ser sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y, en su caso, los aspectos que debería contemplar el correspondiente estudio de impacto ambiental. Las consideraciones a tener en cuenta en este proyecto, según el anexo III de la Ley 6/2001, se refieren

al tamaño, con una superficie de 140.000 metros cuadrados y a la cercanía del LIC «sebadal de San Andrés» situado a tan solo 200 metros en su punto más próximo ubicación ya que limita con el LIC «Sebadal de San Andrés». El estudio de impacto ambiental correspondiente, debería abordar un estudio de dinámica litoral y marina que permita la estimación de las repercusiones del vertido de materiales de relleno sobre la flora y fauna del LIC citado, el origen y transporte de dichos materiales, la calidad atmosférica en función de los niveles esperados de ruido, polvo y gases, las implicaciones paisajísticas y las necesidades hídricas, así como la repercusión sobre los usos tradicionales de la zona. También se señala que se tengan en cuenta los impactos que se hayan reconocido o se estén detectado como consecuencia de la aplicación de los planes de vigilancia ambiental correspondientes y que se incluyan las medidas correctoras pertinentes.

El Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife remite un informe elaborado por la Dirección Técnica de Políticas Territoriales en el que se indica que las obras proyectadas no se encuentran amparadas por el Plan Especial del Puerto vigente, ya que se trata de terrenos ganados al mar. Por otra parte, señala que, entre otros documentos, se encuentra en tramitación la Modificación del Plan Especial del Puerto.

La Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza (ATAN) considera que se está eludiendo la aplicación correcta de la normativa por cuanto se está ante la continuación de un proyecto ya iniciado, no previsto en el plan de usos del puerto ni en el plan especial. Así mismo entiende que este proyecto debería haberse sometido al procedimiento de evaluación ambiental tanto por afectar a un Lugar de Importancia Comunitaria como por estar incluido en la Ley canaria 11/1990, de 13 de julio.

## 2041

*RESOLUCIÓN de 13 de enero de 2004, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de construcción de la «Ronda exterior sur de Valladolid», 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 determinadas obras, instalaciones y actividades.

El proyecto de construcción de la «Ronda exterior sur de Valladolid» se encuentra comprendido en el apartado a del grupo 6 del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 5 de diciembre de 2001, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del proyecto de construcción con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 4 de abril de 2002 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 proyecto de construcción y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 16 de enero de 2003, en el Boletín Oficial de la Provincia de Valladolid de 30 de enero de 2003; y en el diario El Norte de Castilla de 17 de enero de 2003.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 13 de mayo de 2003, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el proyecto de construcción, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto de construcción.

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.

Con posterioridad a la información pública, en octubre de 2003 la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a solicitud de ésta, un informe titulado «Documentación adicional al Estudio de Impacto Ambiental de la Ronda Exterior Sur de Valladolid» en el que se proponen zonas de ubicación para vertederos e instalaciones auxiliares de obra.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 5 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, en el artículo 9.4e) del Real Decreto 1415/2000 de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 13 de enero de 2004, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de construcción de la «Ronda exterior sur de Valladolid».

#### *Declaración de impacto ambiental*

La presente declaración de impacto ambiental se refiere al proyecto de la ronda exterior sur de Valladolid.

Quedan excluidas de la declaración, por no estar analizadas en el estudio de impacto ambiental, las zonas de préstamos que no coincidan con canteras abandonadas con planes de restauración aprobados y los caminos de acceso a las obras que requieran evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa vigente.

Examinada la documentación contenida en el expediente: proyecto de construcción, estudio de impacto ambiental y resultado de la información pública, y completado el análisis ambiental con la visita a la zona de proyecto, se considera que, entre las alternativas contempladas en el estudio informativo, la que menos efectos negativos produce sobre el medio ambiente es la alternativa definida como: «alternativa deprimida»

En consecuencia, para la realización de la alternativa mencionada en el párrafo anterior, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolla 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, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Los caballones 1 y 2 previstos en el proyecto (pp.kk. 3,100-3,450), además de cumplir el objetivo previsto en el proyecto se deberán diseñar y acondicionar también para aislar del ruido y ocultar visualmente la ronda de edificaciones colindantes, existentes (margen izquierda) o previstos. En su caso, en su diseño se tendrá en cuenta lo establecido en la condición 1.5.

1.2 Con objeto de disminuir la ocupación de terreno y la afección a la vegetación arbórea y a zonas urbanizadas o edificaciones aisladas, se dispondrán muros en sustitución de los desmontes en las zonas que figuran a continuación. Estos muros se proyectarán tanto en altura como en longitud en estos tramos de forma que se consigan los objetivos que se indican:

Pp.kk. 3,300-3,450, margen izquierda, para disminuir la afección al conjunto de edificaciones e instalaciones situadas fuera de la zona de dominio público de la carretera.

Pp.kk. 3,750-4,000, ambas márgenes, para proteger las instalaciones escolares y afectar lo menos posible al pinar situado junto a las mismas.

Pp.kk. 4,420-4,560, ambas márgenes, para disminuir la afección a la vegetación arbórea de esta zona.

Pp.kk. 4,850-5,340, ambas márgenes, para disminuir la afección a las edificaciones en esta zona urbanizada o urbanizable. La necesidad y diseño de los muros dependerá de la distancia del borde de la explanación a las edificaciones existentes o previstas en el planeamiento.

Pp.kk. 5,450-5,900, igual que en el tramo anterior, aunque en éste la distancia a las edificaciones es en general mayor y la profundidad de la trinchera menor.

El diseño de los muros (inclinación, materiales, colores, textura, posibilidades de revegetación,...) se realizará con criterios estéticos y paisajísticos teniendo en cuenta el medio urbano o periurbano por el que discurre la ronda y los objetivos de protección descritos.

1.3 Dada la naturaleza de corredor biológico (presencia de agua y vegetación) que tienen las acequias de Arcas Reales y en mayor medida la de Valladolid, se construirán pasos de las mismas sobre la ronda, en los que además de los acueductos previstos en el proyecto para canalizar las aguas se dé continuidad al medio natural a ambos lados de la carretera. Para ello, los pasos tendrán una anchura mínima de 15 m el primero y de 30 m el segundo y servirán para el paso de las personas y la fauna. Se aportará la profundidad de tierra necesaria para el crecimiento de vegetación arbórea y se dispondrán pantallas de madera en sus márgenes.

1.4 En el tramo de la ronda comprendido entre la línea férrea Madrid-Irún (p.k. 4,850) y el cruce con la CL-610 (p.k. 5,400), que discurre en trinchera y por una zona densamente urbanizada, se facilitará la permeabilidad territorial, proyectando al menos un paso superior con aceras para peatones.

En los tramos comprendidos entre la CL-610 (p.k. 5,400) y la Cañada de Puente Duero (p.k. 5,900), y entre la CN-620 (p.k. 8,240) y la autovía de Castilla, final del trazado (p.k. 9,000), se mantendrán los contactos necesarios con los ayuntamientos afectados para garantizar la permeabilidad transversal de la ronda acorde con el desarrollo de la urbanización y los usos del suelo previstos a ambos lados de ésta.

1.5 En el tramo comprendido entre la carretera CL-610 (p.k. 5,400) y la Cañada de Puente Duero (p.k. 5,900), se dispondrán caballones de tierra en ambas márgenes en las zonas que sea necesario para disminuir las afecciones por ruido y ocultar visualmente la ronda de las edificaciones cercanas. Con el mismo objetivo, aunque la ronda discurra a mayor profundidad, se analizará su necesidad en el tramo entre la CL-610 (p.k. 5,400) y la Cañada de Puente Duero (p.k. 5,900). La altura máxima de los caballones será de 2-3 m y tendrá una pendiente suave en la parte exterior de la carretera (máximo de 5H:1V). Los caballones se revegetarán y plantarán para su integración paisajística y podrán ser compatibles con las pantallas acústicas, si éstas fuesen necesarias.

#### 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 de 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.

En el entorno de las zonas con vegetación singular: cauces de ríos, acequias, pinares; y en las zonas con edificación, se realizará un jalonamiento especial, con malla metálica anclada, marcando los puntos y árboles a respetar y proteger. Estas zonas son las siguientes:

Pinar de la margen izquierda, pp.kk. 3,780-3,980.

Vegetación próxima a la acequia de Valladolid, ambas márgenes, pp.kk. 4,440-4,600.

Vegetación de ribera del río Pisuerga, ambas márgenes, pp.kk. 7,440-7,520.

Zona urbanizada en la margen derecha, pp.kk. 4,860-5,900.

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 o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a los 2 metros con objeto de 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: en ningún caso se mantendrán los montones acopiados más de cuatro meses, nunca más de uno si es verano; transcurrido ese tiempo límite se deberá proceder a su riego, combinándolo con la meteorología esperable en la zona, su abonado y siembra.

2.3 Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas en cuanto a riesgo de incendios, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso, se incluirán dispositivos de extinción a pie de obra. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego. Especies apropiadas son: la encina, el majuelo, el durillo y la adelfa en toda la zona intermedia y el sauce, el Fresno, el majuelo, el saúco y el serbal en los entornos del cauce del río Pisuerga y las acequias de las Arcas Reales y de Valladolid.

2.4 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera del río Pisuerga, atravesado por la traza entre los pp.kk. 7,480 al 7,650, los estribos se situarán a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera, sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 3.1. 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.

2.5 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 los caminos existentes.

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, si es posible en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Duero, de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

3.1 El diseño del viaducto sobre el cauce del río Pisuerga se realizará de forma que las pilas 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 las pilas en el interior del cauce.

3.2 En toda la zona con riesgo de inundación que soporta el tramo atrincherado de la ronda se deberá realizar, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Duero, un análisis de los caudales de escorrentía, diseñando los drenajes transversales y sobre todo longitudinales de la misma de forma que se evite el efecto de inundación sobre la infraestructura, con especial atención al caso del arroyo Espanta.

3.3 El proyecto deberá analizar la posible afección a los pozos cercanos, 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.

3.4 Las aguas residuales generadas en las zonas de instalaciones, parques de maquinaria y las procedentes de la excavación de los estribos y pilas de los viaductos 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 o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Duero. Los valores límite de los parámetros se fijarán de acuerdo con el anexo III del Real Decreto 927/1988, por el que se aprueba el Reglamento de la Administración Pública del Agua y de la Planificación Hidrológica y con el Real Decreto 734/1988 por el que se establecen normas de calidad de las aguas de baño.

3.5 El proyecto de construcción incluirá una cámara o balsas de retención, decantación y desengrasado para las aguas que durante la fase de explotación de la ronda recojan el drenaje longitudinal de la carretera, una en cada margen del río Pisuerga. Estos elementos deberán ser capaces asimismo de retener un vertido tóxico en caso de producirse un accidente en la carretera, evitando la contaminación del cauce del mencionado río.

3.6 En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc., procedentes de la fase de obras, 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 al cauce del río Pisuerga, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretenden proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

3.8 No se realizarán pasos provisionales de obra sobre el río Pisuerga.

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:

4.1 Se adecuará el diseño de la obra de drenaje transversal del p.k. 6,794 para permitir el paso de vertebrados terrestres silvestres a través de ella y reducir su mortalidad, sin que por ello pierda su funcionalidad original. Para ello, se dimensionará con tubos de al menos 2,50 metros de diámetro, se protegerá contra la erosión, mediante soleras, las salidas del drenaje; se dimensionará 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.

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

5. Protección atmosférica.

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las urbanizaciones, edificación dispersa y vegetación existente a lo largo del trazado, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos situados en las proximidades de la actuación, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a zonas de préstamos y a vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

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

6. Protección contra el ruido y las vibraciones.—El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que 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 todo el trazado.

Además de lo establecido en la condición 1.5 al respecto, el estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección 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 (las 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 (las 24 horas) menor que 55 dB (A).

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

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Carreteras enviará una copia del citado estudio acústico 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 las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o 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.

Si en los enlaces inicial con la CL-601 (p.k. 2,000), con la N-601 (p.k. 3,500) y final con la autovía de Castilla (p.k. 9,000), el ruido de fondo inicial supera los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán superar hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado acústico inicial.

No podrán realizarse obras de ningún tipo entre las veintidós y las ocho horas, en toda la traza, 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 sólo 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 completar las medidas mitigadoras realizadas.

#### 7. Medidas de protección del patrimonio cultural.

7.1 En coordinación con la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León mediante la Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural se realizará una prospección arqueológica y paleontológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma previa al inicio de las obras. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico y paleontológico. Además, se 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 los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención al entorno próximo a Argales, pp.kk. 4,300 al 4,500, donde se pueden hallar restos de las conducciones de agua de las Arcas Reales, declaradas Bien de Interés Cultural (BIC), y al Cerro de San Cristóbal en cuanto a restos paleontológicos, al inicio del trazado.

7.2 El proyecto de construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias afectadas: Vereda de Madrid (p.k. 3,000), Cordel de Merinas (p.k.4,178), Cañada Real de Merinas (p.k. 5,905) y Cordel de Simancas (p.k. 7,257). Dicha reposición, con base en la Ley 3/95 de Vías Pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, mediante su correspondiente expediente, 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 aquel.

8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.—Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, al menos el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio, teniendo en cuenta lo establecido en la condición 1.4. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará 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 conlleva dicha reposición.

9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.—Las zonas para vertido de las tierras sobrantes de la excavación y de instalaciones de obra serán las que se contemplan en la «Documentación adicional al estudio de impacto ambiental» remitida por la Dirección General de Carreteras.

En relación con la ubicación de los vertederos, la primera opción será la situada en la base del cerro San Cristóbal, donde existen zonas deterioradas y algún hueco de excavación. Podrá utilizarse como vertedero permanente o provisional para su utilización en otras zonas de la obra o en otras obras. Si la ubicación anterior se demostrase que no es viable, la segunda opción son los huecos de graveras en explotación existentes en las proximidades de Laguna de Duero, los más próximos a la obra de los que figuran en el documento mencionado. En este caso sería necesario el informe favorable de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León y que se contemplase la restauración ambiental de estos huecos.

En cuanto a zonas de instalaciones, de las dos ubicaciones que figuran en el documento, se utilizará preferentemente la situada en las proximidades del camino de las Berzosas (p.k. 6,500).

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

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, tales como enlaces, taludes en desmonte

y terraplén, paso sobre el río Pisuerga, cruces de acequias, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zona de instalaciones auxiliares. Se deberá prestar especial atención a los taludes con mayor pendiente de la zona atrincherada, a los caballones de tierra a los que se hace referencia en las condiciones 1.1 y 1.5 y al diseño y tratamiento de los muros en sustitución de taludes en desmonte a que se hace referencia en la condición 1.2.

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 de aquellas de carácter invasor, y se introducirán especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego, tal y como señala la condición 2.3. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Como medida obligatoria y preceptiva se contemplará la reposición de marras en los tres primeros años después de la plantación, para asegurar los objetivos del capítulo.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. Sin perjuicio de lo establecido en la condición 1.2, la morfología resultante para taludes de desmonte en tierra será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. En el tramo de la traza que discurre en trinchera, pp.kk. 3,400 al 6,000, y atendiendo a la naturaleza arcillosa de los materiales, se podrá llegar hasta morfologías de 1H:1V en los taludes de los desmontes. 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 respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos 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.—Previo al inicio de la fase de obras, se redactará y ejecutará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de 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 detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbrales críticos para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

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, correctoras y compensatorias, de la ejecución del pro-

grama de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el 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 la adecuación del proyecto a la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de 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. Dicho plan será un documento específico para la ejecución de la obra donde se incluirán todas las medidas a aplicar para evitar impactos derivados de la gestión de las obras, diferente del manual de procedimientos que disponga la empresa constructora en virtud de su certificación ambiental.

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

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

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

Medidas preventivas y correctoras, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

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:

Niveles sonoros durante en la fase de explotación que se traducirán en los correspondientes mapas de ruido.

Conservación de las plantaciones realizadas para integrar la ronda y evitar la erosión en taludes y desmontes.

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 o explotación de la ronda.

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.

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 aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Medidas relativas a la 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 e hidrogeológico a que se refiere la condición 3.

Medidas relativas a la protección de la fauna a que se refiere la condición 4.

Estudio de previsión de ruido y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 6.

Informe final del expediente de reposición de las Vías Pecuarias afectadas, a que se refiere la condición 7.2.

Emplazamiento de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, y, en su caso, estudio específico de nuevos emplazamientos con cartografía de zonas de exclusión, a que se refiere la condición 9.

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

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, 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 deprimida, desarrollada en el proyecto de construcción, 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 de Castilla y León.

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, 13 de enero de 2004.—El Secretario general, Juan María del Álamo Jiménez.

## 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 .....	—
Confederación Hidrográfica del Duero. Ministerio de Medio Ambiente .....	—
Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León .....	X
Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural. Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León .....	X
Secretaría General de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León .....	X
Ayuntamiento de Valladolid .....	X
Ayuntamiento de Arroyo de la Encomienda .....	—

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León mediante la Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural considera la necesidad de realizar un seguimiento arqueológico durante el movimiento de tierras, detallando como sectores más sensibles: el próximo a Argales, donde se pueden hallar restos de las conducciones de agua de las Arcas Reales, declaradas bien de interés cultural (BIC), y el Cerro de San Cristóbal en cuanto a restos paleontológicos.

La Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León mediante la Dirección General de Desarrollo Rural considera que no hay incidencia alguna sobre áreas de su competencia, debiendo mantenerse los caminos de acceso a las fincas agrícolas y dar continuidad a los canales de riego.

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León mediante la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental considera los siguientes aspectos ambientales:

Dado el marcado carácter urbano del trazado, se incluirá un exhaustivo estudio de la contaminación acústica sobre las zonas urbanizadas y urbanizables de uso residencial, con propuesta de medidas correctoras.

Se pondrá especial atención en el paso sobre el río Pisuerga, contemplando las medidas correctoras suficientes, así como a los otros cursos de agua, Acequia de las Arcas Reales y Arroyo Espanta.

El trazado afecta a cuatro vías pecuarias: Vereda de Madrid, Cordel de Merinas, Cañada Real de Merinas y Cordel de Simancas, por lo que se deberán proponer soluciones para su continuidad y solicitar los oportunos expedientes de ocupación.

Se debería contemplar la comunicación entre la Cañada Real de Merinas y la ronda exterior proyectada, ya que en el vivero forestal se encuentra ubicado el centro provincial de mando del operativo de incendios forestales de la provincia de Valladolid, y como vía de emergencia para evacuación del Pinar de Antequera, sitio de uso público con gran afluencia. En caso de no proceder ésta, se debería conectar la citada cañada con la C-610.

El Ayuntamiento de Valladolid considera los siguientes aspectos:

Se ha de tener en cuenta el decreto que aprueba las Directrices de Ordenación del Territorio de ámbito subregional de Valladolid y su entorno, ya que se afectan suelos con categoría de: Corredores verdes y sistema subregional de parques, ASVE Riberas del Pisuerga y Espacios arbolados; suelos que han de tener un tipo de prevención según los artículos 8, 9 y siguientes del citado documento.

Análisis del impacto sonoro sobre aquellas zonas urbanizables como Covaresa, Villas Sur y centros escolares, presentando medidas que atenúen dichos impactos.

Existencia de la red de canales y acequias de la zona sur de Valladolid como corredores verdes.

Análisis pormenorizado de la topografía de la vía en el tramo en contacto con el Plan Parcial Covaresa y la zona de usos educativos en suelo rústico.

## ANEXO II

### Descripción del proyecto de construcción

El documento se redacta en cumplimiento de la correspondiente Orden de Estudio de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento y desarrolla a nivel de proyecto de construcción el trazado de la Ronda Exterior Sur de Valladolid, entre la carretera N-601 y la Autovía de Castilla, cruzando las carreteras de Arcas Reales, Medina del Campo, Cañada de Puente Duero, Camino Viejo de Simancas y N-620.

El trazado de la ronda se localiza dentro de los términos municipales de Valladolid y Arroyo de la Encomienda, siendo el río Pisuerga el límite entre ambos, quedando el primero a la izquierda y el segundo a la derecha según el sentido de avance las aguas. El Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid incluye una reserva de suelo para la ubicación de esta circunvalación, de acuerdo con las previsiones del trazado. Las Normas Subsidiarias del municipio de Arroyo de la Encomienda se encuentran en revisión, teniendo constancia de la inclusión de ésta en las mismas.

El trazado de la ronda se encuentra condicionado por los siguientes factores: la normativa urbanística, la conexión con otras carreteras o autovías en proyecto o ejecución (Ronda Interior Este, N-601, N-610, N-620, Autovía de Castilla, Ronda Interior Sur), el régimen hidráulico del río Pisuerga, la red de canales del Duero y arroyo Espanta, la red ferroviaria (líneas Madrid-Irún y Valladolid-Ariza y nuevos trazados del AVE Madrid-Valladolid), la red viaria periurbana (carretera de Arcas Reales, C-610, Cañada Real a Puente Duero, Camino Viejo de Simancas, Camino de los Tramposos y Camino de las Berzosas), condicionantes geológico-geotécnicos y condicionantes medioambientales periurbanos (accesibilidad a fincas, permeabilidad transversal, niveles de ruido, impacto visual).

El diseño se ha realizado de acuerdo con la Instrucción de Carreteras, Norma 3.1-IC «Trazado de Autopistas», con radio mínimo en planta de 1.100 m y radio máximo de 3.000 m. Se han diseñado 2 calzadas de 10,5 metros, con tres carriles por sentido, entre las carreteras CL-601 y N-601 y entre los enlaces con el Camino Viejo de Simancas y la N-620; el resto de la ronda tendrá 2 calzadas de 7 metros, con dos carriles por sentido. Los arcones exteriores e interiores son de 2,5 y 1,0 metros respectivamente y las bermas de 0,5 m. Se proyecta un control total de accesos y cerramiento en la totalidad del trazado.

El proyecto presenta dos características singulares de diseño:

La complejidad de los enlaces y conexiones con el viario existente. La existencia de un tramo en trinchera sin drenaje natural.

El gran número de infraestructuras existentes en la zona y los distintos tipos (viarias, ferroviarias, peatonales, hidráulicas...), han establecido un diseño particular para cada enlace, conexión o cruce en función del uso, la intensidad y las características topográficas de la ronda.

Se proyectan los siguientes enlaces: con la N-601, en trébol completo con cuatro lazos y ramales, completando el ya existente; con la C-610,

en diamante, con glorieta a nivel del terreno de la C-610 con cuatro ramales de conexión; con el Camino Viejo de Simancas, en medio trébol con dos lazos y ramales directos de conexión; con la N-620, en semidiamante, con glorieta a nivel de la N-620; con la autovía de Castilla, en trébol completo, incluyendo este proyecto únicamente medio enlace, completándose cuando se prolongue la ronda hacia el oeste.

En el tramo situado en la margen izquierda del río Pisuerga, la cota mínima del tramo en trinchera es inferior a la cota del río para la mayor parte de las avenidas, por lo que no es posible el drenaje natural. Como solución se ha adoptado un drenaje artificial por el borde sur de la ronda, que consta de cunetas longitudinales que vierten a un colector que bombea al agua al exterior del desmonte y que mediante otro colector conduce las aguas al río Pisuerga. Además, se proyectan distintas medidas de seguridad en caso de fallo en el sistema de bombeo del colector interior. Dado que el colector interior transporta aguas pluviales y residuales, se ha previsto un aliviadero para separarlas. Este aliviadero se sitúa en las proximidades del Camino Viejo de Simancas, junto a la Estación Depuradora de Aguas Residuales-EDAR, de manera que las aguas negras circulan hasta ésta y los caudales aliviados hasta el río Pisuerga.

En el tramo sobre la margen derecha del río Pisuerga, las cuencas interceptadas por la ronda son conducidas por una red de colectores que, pasando bajo la glorieta de la N-620, desaguan en el Pisuerga.

En función de los condicionantes que influyen en la rasante del tronco, se ha dividido la ronda en tres tramos:

Tramo 1.º, desde el origen al p.k. 3,500: este tramo parte del enlace de la carretera CL-601 con la Ronda Interior Este, y corresponde en su parte inicial a la zona común con ésta que discurre en trinchera. Para aprovechar ese trazado inicial ya en funcionamiento se proyecta continuar con una rasante deprimida, bajo el terreno actual. Esto obliga a encauzar el arroyo Espanta mediante un acueducto que cruce sobre la ronda. Se mantienen los ramales directos con la carretera N-601 adaptando el lazo existente a la nueva rasante de la ronda.

Tramo 2.º, entre los pp.kk. 3,500 al 6,500: este tramo discurre por una zona residencial y dotacional, cruzándose numerosas infraestructuras viarias, ferroviarias e hidráulicas con gran rigidez en alzado. Estudiadas dos soluciones de rasante para la ronda, por arriba o por abajo de las infraestructuras, se ha elegido la solución de cruzar éstas por abajo por motivos medioambientales (ruido, intrusión visual, permeabilidad transversal...)

Tramo 3.º, desde el p.k. 6,500 al final: este tramo está condicionado por el Camino Viejo de Simancas, el paso sobre el río Pisuerga, los enlaces con la actual N-620 y la Autovía de Castilla y la permeabilidad en la zona de Arroyo de la Encomienda. Así, la rasante de la ronda, discurre elevada desde prácticamente el principio del tramo, cruza por encima el Camino Viejo de Simancas, el río Pisuerga en viaducto, habilita dos pasos inferiores de viales, salva a distinto nivel la N-620 y finalmente conecta con la obra de cruce existente en la Autovía de Castilla.

Los volúmenes totales de movimientos de tierras son: 147.659 m<sup>3</sup> de tierras vegetales, 895.287 m<sup>3</sup> de desmonte en gravas, 692.964 m<sup>3</sup> de desmonte en materiales miocénicos, 584.099 m<sup>3</sup> en terraplén y 168.938 m<sup>3</sup> de suelo sin seleccionar.

La traza se ha diseñado en desmonte entre los pp.kk. 3,400 y 6,000, en el ámbito de las terrazas del río Pisuerga, en la mayor parte por debajo del nivel freático, llegándose hasta 12 m bajo éste. Las mayores alturas en desmonte en la zona de excavación se van a dar en torno al p.k. 4,000 con 12 metros, y en las laderas del final del tramo, p.k. 8,450, con 8 metros. En el resto salvo en la zona de desmontes del final, pp.kk. 8,400 al 9,000, se ha diseñado en rellenos de alturas moderadas, de un máximo de 10 metros.

Las estructuras se diferencian en pasos superiores, estructuras hidráulicas, pasos inferiores bajo la ronda, paso del ferrocarril y viaducto del río Pisuerga.

Los pasos superiores sobre la ronda se han resuelto con estructuras continuas de dos vanos, situando el eje de pilas en el centro de la mediana. Los pasos superiores proyectados son: camino de los Tramposos, p.k. 3,563, de 64 metros de longitud; carretera de las Arcas Reales, p.k. 4,178, de 65,20 metros; enlace con la C-610, p.k. 5,387, de 43,20 metros de longitud; Cañada Real de Puente Duero, p.k. 5,905, de 64 metros de longitud; y camino de las Berzosas, p.k. 6,492, de 72 metros de longitud.

Las estructuras hidráulicas son: estructura del Arroyo Espanta, acueducto de cuatro tramos, en el p.k. 3,284, con 6,50 metros de altura de la pila central y 2,70 m las externas; estructura de la Acequia de las Arcas Reales, acueducto de cuatro tramos, en el p.k. 4,316, con 17,00 metros de altura la pila central y 3,85 m. las exteriores; estructura de la Acequia de Valladolid, acueducto de cuatro tramos, en el p.k. 4,527, con 8 metros de altura la pila central y 3,75 m. las exteriores.

Los pasos inferiores se han proyectado mediante losas de continuas de hormigón pretensado, y son: Camino Viejo de Simancas, p.k. 7,257, con tres vanos de 13,5 , 23,5 , 13,5 metros; pasos inferiores, pp.kk. 7,685 y 7,923, con dos puentes, una para cada calzada de un vano cada uno; viaducto sobre el enlace con la N-620, p.k. 8,240, con cinco vanos de 25, 3 x 29 , 25 metros; enlace con la Autovía de Castilla, modificando la estructura existente y adaptándola a las necesidades actuales.

La línea férrea Madrid-Irún cruza la ronda en el p.k. 4,842; la diferencia de cota entre ambas infraestructuras deja la ronda debajo, situación que se resuelve mediante un cajón prefabricado puesto en posición definitiva con la técnica del empuje con medios hidráulicos, manteniendo así el tráfico ferroviario. La línea Valladolid-Ariza cruza el tramo común con la ronda interior este, en el p.k. 2,825, mediante un viaducto de cuatro vanos, que se mantiene, adaptando los anchos de la plataforma de la ronda.

La traza de la circunvalación atraviesa el río Pisuerga entre los pp.kk. 7,480 al 7,650. La anchura del cauce es de aproximadamente 85 metros. Como solución se diseña un viaducto construido por tres vanos, de 40 - 100 - 40 metros mediante el procedimiento de avance en voladizo. El tablero apoya sobre dos pilas gemelas de hormigón en forma de V apoyadas en una articulación.

Se ha diseñado señalización vertical, horizontal, balizamiento y obras complementarias como iluminación total, cerramiento perimetral e infraestructura de postes SOS.

El proyecto ha propuesto medidas de ordenación y mantenimiento del tráfico durante la construcción de la ronda en los distintos puntos de intersección de ésta con las infraestructuras viarias.

### ANEXO III

#### Resumen del estudio de 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 la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

La circunvalación afecta a los términos municipales de Valladolid y Arroyo de la Encomienda.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: climatología, proximidad a espacios de interés natural protegidos, calidad del aire y el ruido, geología, estudio de las aguas, edafología, vegetación y usos, fauna, paisaje, vías pecuarias y aprovechamientos forestal y cinegético, patrimonio cultural y arqueológico, medio socioeconómico, y ordenación y estructura del territorio.

De la información preoperacional del inventario, se deduce que no hay espacios naturales protegidos en el área de influencia de la infraestructura diseñada.

Desde el punto de vista físico, el territorio se encuadra en la parte suroeste del término municipal de Valladolid y sobre la terraza que forma la salida del río Pisuerga por su jurisdicción. La traza de la circunvalación atraviesa dicho río entre los pp.kk. 7,480 al 7,650. Otro cauce de menor importancia es el Arroyo Espanta atravesado en el p.k. 3,280. La circunvalación cruza otros cauces artificiales de agua como el Canal del Duero en el p.k. 1,380 y las Acequias de Arcas Reales, de Valladolid y de Almorón, atravesadas en los p.k. 4,320, 4,530 y 5,570 respectivamente.

Las aguas del Pisuerga pertenecen a la cuenca hidrográfica del Duero. Los materiales geológicos en formación de terraza a base de arcillas y calizas miocénicas dan lugar a acuíferos detríticos, conectados hidráulicamente con los relieves carbonatados circundantes y con los ríos y arroyos, alimentados por infiltración directa y con drenajes por manantiales.

Desde el origen hasta el p.k. 8,400 la traza de la ronda atraviesa las terrazas media y baja del río Pisuerga, que presentan espesores importantes de suelo granular permeable sobre sustrato impermeable miocénico. En estos depósitos se ha localizado un nivel freático a poca profundidad.

La escasa precipitación y elevada temperatura estivales añadido a la baja humedad relativa del aire procura presencia de tipos de vegetación con baja transpiración, a base de formaciones esclerófilas con encina, enebro, pinares xerófilos (pino piñonero) y matorrales almohadillados (peonia, aulagas, tomillos, lavandas, retamas, romeros, lentiscos, jaras...). En aquellas zonas propias de las riberas fluviales se encuentra la vegetación característica riparia a base de sauces, chopos, fresnos y saúcos, siendo la masa más característica la que conforma el curso del río Pisuerga. Estas formaciones se han agrupado en unidades de vegetación, describiéndose y cartografiándose su situación.

El estudio de fauna detalla un inventario de las especies del ámbito de estudio con su interés y nivel de protección. Considera que el territorio

posee una fauna de interés moderado, vinculada a la presencia de masas arboladas y matorrales, con lo que la riqueza faunística se concentra al sur del corredor de la circunvalación, sin afectar ésta a las mismas.

En el análisis del paisaje, se distinguen cuatro unidades de paisaje principales: entorno del río Pisuerga, fincas agrícolas y granjas, residencial de Covaresa, zona de Arcas Reales-N-601. Se considera que toda la obra será intensamente percibida, facilitado por la topografía local, el escaso arbolado y la intensidad de frecuentamiento.

El trazado afecta a cuatro vías pecuarias: Vereda de Madrid (p.k. 3,000), Cordel de Merinas (p.k. 4,178), Cañada Real de Merinas (p.k. 5,905) y Cordel de Simancas (p.k. 7,257). No se afecta a montes de utilidad pública o catalogados.

La franja de suelo que ocupa la circunvalación está reservada para tal uso según el PGOU de Valladolid y las NN.SS. de Arroyo de la Encomienda, en revisión. Limita a ambos márgenes de la misma con suelos clasificados como no urbanizables, mayoritariamente de carácter agrícola y puntualmente con suelos urbanizados o aptos para urbanizar.

En el análisis del patrimonio histórico se ha realizado un estudio arqueológico, concluyendo con la no incidencia del trazado de la circunvalación sobre estos elementos.

Las alternativas de trazado sobre las que se ha centrado la evaluación de impacto ambiental son las planteadas como resultado final del proyecto de construcción y descritas en el anexo correspondiente. De cada alternativa se han analizado los impactos que ocasiona.

Se realiza una valoración cualitativa de los impactos atendiendo a tres condiciones:

Temporalidad, distinguiendo entre temporales y permanentes.  
Carácter, considerando positivos y negativos.  
Magnitud, según sean compatible, moderado, severo o crítico.

Los impactos de la alternativa «deprimida» obtienen una valoración en magnitud de compatibles y moderados, siendo temporales en la fase de obras y permanentes en la presencia de la circunvalación.

En cuanto a la alternativa «elevada», los impactos obtienen igual valoración en cuanto al carácter y magnitud, salvo en cuanto al paisaje en fase de construcción y en cuanto a los niveles acústicos, paisaje, salud pública e intereses y bienes particulares en la fase de funcionamiento de la circunvalación, que son considerados como severos.

El estudio de impacto ambiental incluye, como medidas mitigadoras de impactos, las siguientes:

Medidas preventivas, con un carácter genérico a aplicar en la fase de obras o etapas previas a la fase de ejecución, comprenden:

Asistencia a la dirección de obra de arqueólogos y paleontólogos.  
Zonas de exclusión para la ubicación de instalaciones auxiliares de obra.  
Ocupación temporal de suelos: áreas de protección especial.  
Seguimiento de las directrices de ordenación subregional.  
Tránsito de maquinaria.  
Ubicación y restauración de vertederos.  
Reposición de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios afectados.  
Gestión de residuos y medidas protectoras de la contaminación de los suelos y las aguas.  
Protección del medio ambiente atmosférico.

Medidas correctoras específicas, distinguiendo tres grupos que comprenden:

Limpieza, plantaciones y siembras:  
Selección de especies.  
Retirada, preservación y reextendido de tierra vegetal.  
Siembras.  
Plantaciones.  
Riegos.

Protección acústica.  
Protección del sistema hidrológico. Calidad del agua.

Estas medidas se han contemplado para cada una de las alternativas.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental que realiza un seguimiento basado en la formulación de indicadores que estiman la realización de las medidas previstas y sus resultados. Los indicadores son de dos tipos: de realización, que miden la aplicación y ejecución efectiva de las medidas correctoras; y de eficacia, que miden los resultados obtenidos con la aplicación de la medida correctora correspondiente.

El programa de vigilancia se articula en torno a los siguientes puntos:  
Jalonamiento de la zona de ocupación del trazado, de los elementos auxiliares y de los caminos de acceso.

- Protección de la calidad del aire.
- Conservación de suelos.
- Protección de los sistemas fluviales y de la calidad de las aguas.
- Protección y restauración de la vegetación.
- Protección de la fauna.
- Protección del patrimonio histórico-arqueológico.

Hay que resaltar el hecho de que ambas alternativas coinciden en planta totalmente, por lo que no existen diferencias significativas en muchas de las actuaciones del proyecto, siendo por tanto similares las afecciones sobre el medio ambiente.

Sin embargo, la diferente altura de la rasante de las alternativas, entre los pp.kk. 3,000 al 6,500 implica diferencias significativas en la magnitud de los impactos. Por un lado la alternativa «deprimida» presenta mejor integración paisajística y acústica, en este tramo, que la alternativa «elevada», al ser una zona residencial; en contrapartida, la alternativa «elevada» favorece la hidrología al facilitar el cruce de los cauces.

En definitiva, el estudio de impacto ambiental determina que los impactos ambientales generados por la alternativa «elevada» son mayores que en la «deprimida», por lo que concluye proponiendo como la alternativa menos impactante desde el punto de vista medioambiental la alternativa «deprimida».

Con posterioridad a la información pública, en octubre de 2003, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a solicitud de ésta, un informe titulado «Documentación adicional al Estudio de Impacto Ambiental de la Ronda Exterior Sur de Valladolid» en el que se proponen zonas de ubicación para vertederos e instalaciones auxiliares de obra.

#### ANEXO IV

##### Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de ocho alegaciones, de las cuales cuatro han sido de organismos oficiales y otras cuatro de particulares.

La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento informa de las infraestructuras dependientes de esta Dirección que pueden verse afectadas por el trazado de la Ronda Exterior Sur: Línea Madrid-Hendaya (vía doble electrificada) y Línea Valladolid-Ariza (vía única sin electrificar). Además esta Dirección General está estudiando varias actuaciones en la zona de entrada: nuevo AVE a Valladolid, by pass al este de Valladolid.

La Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León informa favorablemente el documento presentado, aunque manifiesta la necesidad de modificar el enlace con la carretera CL-610 de Valladolid a Peñaranda de Bracamonte por Medina del Campo.

Solicitan que sea tenida en cuenta la actuación que está llevando a cabo la Junta de Castilla y León, el desdoblamiento de la carretera entre Valladolid y Puente Duero, actualmente en proyecto de construcción redactado y en fase de supervisión.

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León expone que considera aceptable la opción denominada «alternativa deprimida» para el trazado de la Ronda exterior Sur y estima que en la declaración de impacto ambiental se deben recoger los siguientes aspectos:

Inclusión de las soluciones de cruce con las vías pecuarias afectadas, a fin de asegurar su continuidad.

Realización de un estudio de predicción de los niveles sonoros al menos en los siguientes puntos: Convento HH. Maristas (margen izda. 3,100 a 3,500), Convento de las Arcas Reales y Colegio Sagrada Familia (3,700 a 4,200), urbanización Covaresa (entre el ferrocarril y la Cañada de Puente Duero), urbanización La Vega, en Arroyo de la Encomienda (7,600 a 8,200)

Se establecerán como zonas de exclusión para ubicación de instalaciones auxiliares de obra las áreas y terrenos señalados en el estudio de impacto ambiental. En ningún caso se utilizarán zonas cercanas a cursos de agua.

Se incluirán las ubicaciones y dimensionamiento de las zonas de vertido de terrenos procedentes de excavación de la traza, definiendo y presupuestando las labores de restauración a desarrollar para la adecuación ambiental en dichas zonas.

Además, se explica la necesidad de dar acceso a la Ronda desde el vivero central, ya que en el mismo se encuentra el centro provincial de mando del operativo de extinción de incendios forestales de la provincia de Valladolid.

La Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León informa favorablemente de las medidas preventivas y correctoras recogidas

en el documento presentado, referentes a la necesidad de un seguimiento arqueológico durante el transcurso de los movimientos de tierras de las obras, con objeto de detectar la posible presencia de restos de interés patrimonial y plantear las medidas de prevención oportunas. Estas actuaciones arqueológicas serán coordinadas por el arqueólogo del Servicio Territorial de la Junta de Castilla y León.

La Comunidad de Propietarios Camino Viejo C.B., manifiesta que la ronda exterior constituirá una barrera entre la carretera CL-610 y el Camino Viejo de Simancas. La ausencia de vías de servicio a ambos lados de la carretera empeora la situación y no queda integrada la autovía en la trama urbana.

Ecologistas en Acción considera que las rondas de circunvalación urbana crean una serie de problemas urbanísticos, paisajísticos y ambientales que deben detectarse con anterioridad para constituir un elemento ordenador del territorio. Con carácter general propone los siguientes diseños:

Diseño con tratamiento blando, cunetas no revestidas, mediana sin revestir, elección adecuada de especies, ajardinamiento de la mediana.

Vallado en terraplenado y desmontes. Taludes con pendientes suaves, especies autóctonas, plantas invasivas. Evitar la hidrosiembra.

Nudos y enlaces. Evitar pasos bajo autovía tipo cajón en enlaces con glorieta.

Impacto acústico. Colocar barreras de tierra y evitar las de hormigón y plástico.

Permeabilidad del territorio. Las soluciones de paso sobreelevado son las más adecuadas, con altura de 5 ó 6 metros sobre el terreno.

Sobre la pérdida de suelo y movimientos de tierra, se debe separar el suelo según el uso que se le vaya a dar, y matizarse la compensación absoluta de tierras.

Modelización previa de la infraestructura para determinar la bondad de las soluciones proyectadas.

Con carácter particular, realiza las siguientes consideraciones:

Plantaciones en mediana adosadas a la barrera rígida.

Tramo carretera de Madrid-carretera de Rueda: no hormigonado de las cunetas, detalle y aumento de las especies vegetales en los márgenes y escalonamiento del muro de hormigón por motivos estéticos, de revegetación y sonoros.

Tramo carretera de Rueda-ronda oeste: la elevación de la ronda es prematura y el cruce con la Cañada de Puente Duero debería realizarse a nivel, el enlace con el camino Viejo de Simancas ocupa demasiado espacio por la elevación de la rasante de la ronda, en el cruce con el Pisuega la altura de terraplén es excesiva, el cruce con la N-620 debe resolverse con viaducto único y el enlace con la ronda oeste debe ocupar el menor espacio posible.

Gestora de Zaratán S. L. y Pozuelo y Laguna S. L. exponen datos referentes a la propiedad y afección a sus parcelas.

## MINISTERIO DE ECONOMÍA

### 2042

*CORRECCIÓN de errores de la Orden ECO/3458/2003, de 1 de diciembre, por la que se dispone la publicación del Acuerdo de Consejo de Ministros de 14 de noviembre de 2003, por el que, conforme a lo dispuesto en la letra b) del apartado 1 del artículo 17 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, se decide subordinar a la observancia de condiciones la operación de concentración económica consistente en la adquisición por parte de la empresa Abertis Telecomunicaciones, S.A.U., perteneciente al grupo Abertis Infraestructuras, del 100 por cien de las acciones de la empresa Retevisión I, S.A.U.*

Advertido error en la Orden ECO/3458/2003, de 1 de diciembre, (BOE de 11 de diciembre), por la que se dispone la publicación del Acuerdo de Consejo de Ministros de 14 de noviembre de 2003, por el que, conforme a lo dispuesto en la letra b) del apartado 1 del artículo 17 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, se decide subordinar a la observancia de condiciones la operación de concentración económica consistente en la adquisición por parte de la empresa Abertis Telecomunicaciones, S.A.U., perteneciente al Grupo Abertis Infraestructuras, del 100 por cien de las acciones de la empresa Retevisión I, S.A.U., donde dice a lo largo de esta disposición: «Abertis Telecomunicaciones», debe decir: «Abertis Telecom».