

# MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

313

*RESOLUCIÓN de 21 de noviembre de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «Tercer carril y mejora del trazado en la carretera A-2. Tramo Torrejón de Ardoz-Límite de la provincia», promovido por 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.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales y en el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático la formulación de las declaraciones de impacto ambiental sobre la evaluación de proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto contemplado Tercer Carril y mejora de trazado en la carretera A-2. Tramo Torrejón de Ardoz –Límite de la Provincia, se encuentra comprendido en el apartado k del grupo 9 del Anexo II, del Real Decreto Legislativo 1302/1986, modificado por la Ley 6/2001, no siéndole de aplicación el artículo 1.2. párrafo 1.º, en el que se indica, que debe ser el órgano ambiental el que decida en cada caso el sometimiento a procedimiento del proyecto. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental señala que dicho proyecto ha de ser sometido a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental por parte de la Secretaría General del Medio Ambiente.

Conforme con el artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 3 de febrero de 2003, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del proyecto referenciado 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 período de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 18 de septiembre de 2003, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General Carreteras de las respuestas recibidas a las consultas efectuadas.

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

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el proyecto referenciado y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 6 de noviembre de 2004.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 28 de marzo de 2005, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente consistente en el Proyecto de trazado, estudio de impacto ambiental del mismo y 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 para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 11 de octubre de 2005, 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 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo, o proyecto «Tercer carril y mejora del trazado en la carretera A-2. Tramo: Torrejón de Ardoz –Límite de Provincia».

## Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente: estudio informativo o proyecto, 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, la alternativa elegida en el proyecto, es la que menos efectos negativos produce sobre el medio ambiente tanto en las fases de construcción como de explotación, y 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 elegida y sus características, indicadas en el estudio informativo, así como las modificaciones introducidas deberán integrarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Ubicación en la cartografía correspondiente, de las áreas de préstamos y vertederos, así como la restauración de las mismas.

1.2 Se tendrá en cuenta el estudio del ruido donde están identificados los puntos de mayor afección y en los que se colocarán las pantallas protectoras correspondientes y su diseño más adecuado.

1.3 Evitar en lo posible las afecciones sobre áreas próximas y de servicios, durante la realización de las obras.

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.

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 incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.3 Debido al elevado riesgo de incendio que presenta la zona, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de 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.

2.4 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera de los ríos Henares y Torote, atravesados por la traza, 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 y diez metros del cauce del río. 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 para los mismos, 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 Tajo y de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

3.1 Todas las obras proyectadas y las operaciones que se lleven a cabo dentro del dominio público hidráulico y en sus zonas de servidumbre y policía, incluyendo el vertido de aguas residuales a cauces, se deberá notificar a la Confederación Hidrográfica del Tajo para su evaluación y tramitación de la correspondiente autorización según lo establecido en el art. 126 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

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 el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 de protección de la vegetación de ribera. Siempre que sea técnicamente viable se colocarán las pilas fuera de los cauces.

3.3 En las zonas con riesgo de inundación temporal, se deberá realizar, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Tajo, 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, diseñando los drenajes transversales para evitarlo, considerando caudales con periodos de retorno de 100 años mínimos para corrientes discontinuas y de 500 años para corrientes discontinuas. Se considerarán todas aquellas obras que desagüen caudales significativos y en cualquier caso, siempre que no drenen en cauces naturales.

3.4 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, parques de maquinaria y las procedentes de la excavación de los túneles 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 Tajo.

3.5 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.

3.6 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 río y arroyos, 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.

3.7 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo, y estar informados por los organismos competentes en conservación de la naturaleza de la Comunidad Autónoma de Madrid. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado.

3.8 Otra posible afección deriva de las acciones de compactación de suelos, que puedan originar una impermeabilización del terreno, que redundará en la capacidad de los acuíferos.

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 las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan 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.

4.2 Para minimizar la afección sobre la fauna (recogida en inventario detallado en el estudio de impacto), se deberá establecer un calendario de trabajos en épocas de máxima vulnerabilidad, evitando despejes, desbroces, voladuras, movimiento de tierras y actividades generadoras de ruidos. Las obras de drenaje o los nuevos pasos diseñados, se dimensionarán teniendo en cuenta su longitud y las especies de fauna que puedan utilizarlas.

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

4.4 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, así como un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello. Los resultados de los citados seguimientos indicarán la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

#### 5. *Protección atmosférica.*

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre la localidad de Alcalá de Henares (Espania, Universidad) y sobre la edificación dispersa 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.*—El proyecto de construcción tendrá en cuenta el estudio acústico del informativo, donde se analizan los niveles sonoros, adjuntando un mapa de ruidos, previstos en la fase de explotación y de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado. Dicho estudio considerará especialmente las siguientes zonas, cuyo ruido supera los valores tolerables, según el Decreto 78/ 1999 del 27 de Mayo, que regula el régimen de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad de Madrid y que son: La Garena, Los Espartales, Campo del Angel, Ciudad del Aire y Alcalá Universidad.

En estas áreas se aplicarán medidas correctoras con una serie de pantallas aislantes, según necesidades, y cuyo diseño considerará su adecuación estética e integración paisajística, tal como se indica en el estudio de impacto ambiental.

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, 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 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 ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en el entorno de los núcleos habitados, indicados anteriormente, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

7. *Medidas de protección del patrimonio cultural.*—Consultada la Dirección General de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid, en el que se solicitaba la información existente en la Carta Arqueológica de la Comunidad, en relación con el proyecto objeto del estudio, la referida Dirección indica, que si bien la ampliación de la mediana no supone afección sobre el medio arqueológico, sin embargo, y en lo que respecta a las nuevas vías de servicio desde el P.K. 28+300 al 38+700, puede verse afectada una zona de alto potencial arqueológico por encontrarse próxima al trazado de la Vía Romana, con existencia de restos visigodos, calcolíticos y romanos.

Por esta razón, la citada Dirección General, considera preceptivo realizar un estudio arqueológico con anterioridad al inicio de las obras por lo que:

7.1 En coordinación con la Consejería de la Comunidad de Madrid, 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 que se plantearán en el proyecto de construcción, se desarrollarán con anterioridad al inicio de las obras y se incorporarán al mismo, junto a 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 yaci-

miento arqueológico no inventariado y en el que se 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.

7.2 El proyecto de construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias afectadas: Cañada del Torote, Cañada del Listón, Cordel de Ardoz o del Taray, Cordel de la Legua o de Bilbao, Cordel de Salamanca, Vereda del Camino de Ajalvir y Vereda del puente de Zulema o Camarma. Dicha reposición, con base en la Ley 3/1995, de vías pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de la Comunidad Autónoma de Madrid, 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, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. 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.*—El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala apropiada, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, márgenes de ríos, zonas de interés arqueológico, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico.

El emplazamiento final de los vertederos e instalaciones auxiliares, 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 y contemplará las posibilidades de reutilización de esos sobrantes para otros fines y un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados, que se indican en el Estudio de Impacto Ambiental.

El proyecto de construcción incluirá en su documento, 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.*—Un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, se integrará en el proyecto final, 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 cauces menores, 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 zonas de instalaciones auxiliares.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, siempre como tratamiento previo a la ejecución de siembras, hidrosiembras y/o plantaciones. En ningún caso se propondrá la restauración de áreas afectadas por las obras, mediante un tratamiento consistente exclusivamente en la extensión de una capa de tierra vegetal. Se establecerá 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. 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, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación.

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 perma-

nente 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. *Protección de Espacios Naturales o Singulares.*—En base a la legislación existente en relación con esta condición, las posibles afecciones sobre el medio natural de la zona del proyecto son de forma directa sobre el LIC –ES 3110001 «Cuenca del Jarama y Henares», según la Red Natura 2000. Se trata de una zona de especial calidad e importancia para la protección de taxones y hábitats asociados al río Torote, como aves rúpicolas, refugio de quirópteros y hábitat acuático de bosques de galería y prados. Dentro del río hay una población de fauna piscícola y ornítica invernante.

Este espacio se verá afectado por la actuación, concretamente, en el tramo del trazado coincidente con el curso fluvial del Torote, unos metros antes de la confluencia del río con el Henares. En dicho tramo tendrá lugar la ampliación de la actual estructura sobre el arroyo Torote, ocupando por tanto una zona del LIC.

La afección puede estar minimizada por el hecho de una afección idéntica en la autovía existente, antes de la ampliación.

El resto de los espacios naturales, (Zepa, Iba) indicados en la Red Natura para áreas próximas, no parece se verán afectadas por las obras.

12. *Seguimiento y vigilancia.*—El proyecto de construcción incorporará 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.

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 programa 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, con un equipo que responda de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de informes en las siguientes fases:

- a) Antes del inicio de las obras.
- b) 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 y compensatorias exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

- c) 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, correctoras y compensatorias, 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.

- d) 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:

Informe sobre la efectividad de las obra de drenaje a que se refiere la condición 3.

Informe sobre el estado y efectividad de los pasos para la fauna y aspectos señalados en la condición 4.

Informe sobre los niveles sonoros, efectividad de las medidas de protección acústica en relación con la condición 6.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 10.

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.

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.

13. *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:

- Adecuación ambiental del trazado a que se refiere la condición 1.
- Medidas de protección y conservación de los suelos y la vegetación, según la condición 2.
- Medidas de protección hidrológica y de calidad de las aguas, a que se refiere la medida 3.
- Medidas relativas a la protección de la fauna, expuestas en la condición 4.
- Medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 6.
- Informe con los resultados de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de detección de algún yacimiento arqueológico no inventariado, a que se refiere la condición 7. Después de aprobado el proyecto se enviará una Memoria Final.
- Medidas para el mantenimiento de la permeabilidad territorial y la continuidad de los servicios existentes a que se refiere la condición 8.
- Localización de todas las zonas de préstamos, vertederos y áreas de instalaciones auxiliares e obra a que se refiere la condición 9, incluyendo la aprobación del órgano ambiental competente.
- Medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 10.
- Medidas preventivas para evitar posibles afecciones en relación con la condición 11.
- Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de la obra a que se refiere la condición 12.

14.—*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 desarrollada en el proyecto, 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 Madrid.

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, 21 de noviembre de 2005.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

**ANEXO I**

**Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto**

Relación de consultados	Respuestas Recibidas
Confederación Hidrográfica del Tajo. Ministerio de Medio Ambiente . . . . .	X
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid. . . . .	X
Ayuntamiento de Torrejón de Ardoz (Madrid) . . . . .	X
Ayuntamiento de Meco (Madrid) . . . . .	X
Ayuntamiento de Alcalá de Henares (Madrid) . . . . .	X

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Tajo. Ministerio de Medio Ambiente: Comunica que dentro de la zona se encuentran varios afluentes que pueden verse afectados, y sugiere que dentro del dominio público no se autorizarán instalaciones destinadas a albergar personas y que se pida siempre la correspondiente autorización para actuaciones en el mismo, que se respeten las servidumbres de 5 m. de anchura en los cauces públicos, las capacidades hidráulicas y calidades hídricas, así como la restauración.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid: Informa que el proyecto no afecta a espacios naturales protegidos, montes preservados ni zonas ZEPA. Si resulta afectado el LIC –ES 310001, al paso de la autovía por el río Torote, y algunos arroyos. Dado que se atraviesa el LIC indicado, habrán de tomarse medidas protectoras del cauce y riberas de la zona y lo mismo para los arroyos. Así mismo se pide la restauración de las vías pecuarias afectadas.

El Ayuntamiento de Torrejón de Ardoz: Comunica la necesidad del cumplimiento estricto de las medidas expuestas en la documentación recibida, para evitar o reducir los impactos ambientales.

El Ayuntamiento de Torrejón, no manifiesta objeción medio ambiental alguna al proyecto.

El Ayuntamiento de Alcalá de Henares: Envía tres informes con las sugerencias:

Solo se producen afecciones temporales y limitadas en la zona LIC, del río Torote y en algunas vías pecuarias, que se han de tener en consideración al hacer las obras.

La necesidad de comunicación de pasos peatonales, para la intercomunicación entre poblaciones, la integración ambiental debe ir acorde con la condición de Patrimonio de la Humanidad de la que goza este municipio.

El Servicio de Planeamiento informa, que para minimizar el impacto medioambiental, se debe realizar el trazado de los nuevos carriles por las medianas o las áreas de afección laterales.

Se solicita un estudio de impacto ambiental, que explique puntualmente todas las afecciones, así como que se tengan en cuenta las indicaciones de los diversos organismos consultados.

**ANEXO II**

**Descripción del proyecto**

El proyecto, objeto del estudio, consiste en la construcción de un «Tercer carril y mejora del trazado en la carretera N-II, P.K. 23+300 al P.K. 38+700. Tramo Torrejón de Ardoz –Límite de Provincia», que se localiza en los Municipios de Torrejón de Ardoz y Alcalá de Henares mayoritariamente y con presencia en los de Meco y Los Santos de la Humosa, en su extremo norte.

El tramo indicado se inicia justo donde se pasa en la actualidad de tres a dos carriles, por sentido. Este punto coincide con la denominada «Variante de Alcalá», actualmente denominada A-2.

Geográficamente, se localiza el punto inicial, nada más pasar la localidad de Torrejón de Ardoz. Desde el mismo, la traza discurre con geometría amplia y mediana ancha, hasta el P.K. 32+000, donde se estrecha la mediana. Entre los P.P.K.K. 33+000 y 34+000, describe una curva de radio 300m, tras la cual se pasa a una recta hasta el final P.K. 38+700, con mediana formada por una barrera.

Con estos datos generales, podemos citar los siguientes aspectos del proyecto:

- Estructuras a actuar: 18
- Obras de drenaje existente: 3
- Enlaces posiblemente afectados: 3
- Longitud total del tramo: 15,4 Km.
- Puntos de geometría pésima: las curvas de planta en el P.K.33+000 y los cambios de rasante entre los P.K. 31+000 y 33+000.

A partir de la situación actual, el objeto del proyecto, es mejorar la capacidad de la A-2 en el tramo indicado a base de introducir un tercer carriles en cada calzada y realizar una serie de mejoras de trazado, que contribuyan a una mejor y más segura circulación viaria.

Las actuaciones a realizar, vienen descritas minuciosamente en el Estudio de Impacto Ambiental, tratándose de alternativa única.

Las acciones susceptibles de producir impacto, son las propias de las fases de construcción y explotación. Entre las primeras las molestias de las obras (con carácter temporal) y durante la fase de explotación, de carácter permanente, las derivadas del uso de la autovía, todas recogidas en el Estudio.

Se da importancia a las obras de drenaje, pues se cruzan, un río y tres arroyos.

El hecho de ser ampliación de carril, sobre el trazado existente, hace que no se puedan considerar como nuevas las afecciones medioambientales, sino como ampliación de las existentes, como puede ser el caso del ruido o la proximidad a las áreas urbanizadas.

Se ha hecho un estudio del ruido con su mapa correspondiente, en el que se señalan los tramos más problemáticos, que no cumplen las exigencias de sonoridad y han de ser objeto de medidas correctoras.

Se enumeran las canteras que han de utilizarse para la extracción de materiales para las obras y que cumplen la legislación de la Comunidad de Madrid, sobre este tema y lo mismo sucede con los vertederos, que a su vez han de completarse con el estudio de restauración, como se indica en el apartado de medidas correctoras.

### 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.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores:

La construcción de un tercer carril de la A-2, en un tramo de 15,4 km. situado entre Torrejón de Ardoz y el límite provincial de Madrid. Por tanto se trata de una ampliación viaria en base a la existente, para un espacio determinado.

De la información del inventario de la situación preoperacional el estudio destaca, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental los siguientes:

Posibles afecciones sobre el espacio natural LIC -ES. 3110001 (Cuenca Jarama -Henares), también sobre las nuevas urbanizaciones, en relación con el ruido y la contaminación atmosférica.

Las afecciones sobre los demás espacios protegidos, pueden considerarse leves o compatibles, pues mayoritariamente no se encuentran en el área de las actuaciones, y no es posible la evaluación de su daño directo.

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

No hay impactos significativos sobre el medio físico pues en general se consideran compatibles, dadas las características de la zona, no obstante los posibles impactos derivan de las acciones asociadas a la construcción (movimiento maquinaria, polvo, ruidos, etc) y las asociadas a la explotación de la carretera (presencia, desmontes, estructuras, etc).

Los impactos más relevantes están relacionados con el aumento del ruido en 5 puntos determinados (La Galena, Campo del Angel, Ciudad del Aire, Alcalá Universidad y Los Espartales) donde se superan los niveles legalmente admitidos y sobre los que se aplicarán las oportunas medidas correctoras, tal como se indica en el E.I.A.

Otra afección, es debida a la necesidad de cruzar el LIC -ES-3110001 (vegetación de ribera), y al aumento de contaminación como consecuencia del aumento de tráfico.

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

Medidas protectoras y correctoras o compensatorias que están relacionadas con la protección del medio físico, de la calidad del aire, protección y conservación de los suelos, de las aguas y sistema hidráulico, de la vegetación, de la fauna, del paisaje, del medio socioeconómico, del patrimonio arqueológico y de las vías pecuarias, tanto en las fases de construcción como de explotación.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental.

Por tanto el Programa de Vigilancia Ambiental, tiene como objetivos:

- Supervisar la ejecución de las obras.
- Supervisar las medidas y recomendaciones del E.I.A.
- Comprobar las repercusiones ambientales.
- Controlar y vigilar la aparición de nuevos impactos.
- Controlar los impactos residuales.

Proporcionar resultados de los valores de impacto.

Analizar la bondad de las medidas protectoras y correctoras.

Realizar informes periódicos sobre el estado y evolución de las obras.

### ANEXO IV

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

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 12 alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

##### 1. Alegaciones de la Administración Central y Autonómica.

###### 1.1 RENFE. Dirección de Programación de Equipamiento.

Informa de la necesidad de prever en el cruce con el ferrocarril, la posibilidad de una futura prolongación de la actual cuádruple vía San Fernando -Alcalá, cuando lo exijan las necesidades de servicio de Cercanías.

La contestación de Fomento, indica que se tendrá en cuenta la propuesta indicada en la alegación.

###### 1.2 Confederación Hidrográfica del Tajo.

Indica que las actuaciones en relación con el dominio público hidráulico, necesitan de la correspondiente autorización, y deberán incluir la delimitación del dominio público hidráulico, la capacidad de desagüe correspondiente a avenidas extraordinarias de 500 años de periodo de retorno. Igualmente se deberá analizar a sobreelevación provocada por las obras de fábrica en el nivel del agua y aguas arriba, impedir obstáculos a la normal circulación del agua, ejecutar las estructuras con tablero horizontal, respetar la vegetación de ribera, restitución de su estado inicial y actuaciones de conservación.

La respuesta del Ministerio de Fomento, indica que se han tenido en cuenta las alegaciones y se han incluido en el Pliego de Condiciones Técnicas del Proyecto de Construcción, indicando que la única estructura que se amplía es la del Torote.

###### 1.3 Dirección General de la Guardia Civil.

Solicita en el P.K. 38+500 de la actual A-2, sustituir el cruce de la salida a la M-226 por una rotonda, para dar fluidez al punto.

La contestación informa, que el proyecto contempla una modificación del enlace actual y su tipología mejorando incluso lo indicado en la alegación.

###### 1.4 Comunidad de Madrid. Subdirección General de Planificación y Proyectos.

Solicita:

a) Cambio de diseño a circular o elipsoidal con excentricidad entre 0,75 y 1 de la glorieta del margen izquierdo del enlace de Meco entre la M-121 y la A-2.

b) Las conexiones entre el tronco de la A-2 y las glorietas, deberán hacerse a través de las vías de servicio y suprimir aquellos ramales que conectan el tronco con las glorietas.

Las contestaciones de Fomento, indica para el primer punto, que la glorieta se proyectó incorrectamente, por lo que se analizará la posibilidad de tener en cuenta la opción de glorieta elíptica.

Respecto al punto b), se indica que, la Norma de Trazado 3.1. I.C. de la Dirección General de Carreteras dice: « Las vías de servicio se comunicarán con el tronco de las autovías a través de los enlaces sin que pueda conectar a sus ramales ni a sus vías colectoras -distribuidoras », por tanto no pueden suprimirse los ramales que conectan directamente el tronco con las glorietas.

##### 2. Alegaciones presentadas por Ayuntamientos.

###### 2.1 Ayuntamiento de Alcalá de Henares. Concejalía de Urbanismo y Vivienda.

Solicita:

Construcción de los cuatro ramales de de enlace desde las rotondas de Alfonso XII y José Espronceda, con las vías de servicio.

Construcción de una barrera antiruido frente a la Ciudad del Aire. Ajardinamiento en el interior de las rotondas.

La contestación ministerial indica, para el primer punto, que el Proyecto de Trazado recoge la reordenación de los accesos existentes, por lo que los nuevos accesos a las vías de servicio, planteados en la alegación, no son objeto del mismo, debiendo ser solicitados a la Demarcación de Carreteras del Estado.

Respecto a los puntos segundo y tercero, las alegaciones indicadas, están recogidas en el Proyecto.

2.2 Ayuntamiento de Torrejón de Ardoz. Concejalía de Urbanismo. Realiza las siguientes alegaciones:

El carril de aceleración de la M-300 con la A-2, P.K. 24+150, no concuerda con el documento de las conexiones exteriores de Torrejón de Ardoz con la Autovía A-2, y la carretera M-300.

En las afecciones a las aguas subterráneas, no se contempla la posible modificación de corrientes y caudales por obras y explotación, por lo que se solicitan medidas protectoras.

Las obras de revegetación y nueva plantación están sin definir e indica especies que no deben utilizarse.

Las contestaciones, son las siguientes: para el primer punto, se indica que la mejora proyectada es compatible con la actuación que indica la alegación.

En cuanto a las aguas subterráneas, no parece que haya afecciones, pero se tendrán en cuenta lo indicado en la alegación.

Respecto a la revegetación y nuevas plantaciones están definidas en el proyecto y se tendrán en cuenta las indicaciones de las alegaciones.

2.3 Ayuntamiento de Azuqueca de Henares.

Presenta dos alegaciones:

Que la documentación no indica el límite del término municipal y mojones con el de Alcalá de Henares.

Resolver la conexión provisional del Ramal 6 del Enlace Límite de Provincia con la vía de servicio actual, y estudiar la I.M.D. del mismo.

La respuesta de Fomento es la siguiente: respecto a las incorrecciones en los límites del término municipal afectados en la zona del enlace, indicar que en el proyecto de Construcción, se harán las modificaciones oportunas.

En cuanto al punto segundo, indicar que el ramal 6 es la reposición de un tramo de la vía de servicio actual. En el Anejo n.º 6. Planteamiento y Tráfico, en la hoja A6-45 se ha obtenido la IMD de pesados para el Ramal 6 y en la hoja A6-52 su nivel de servicio, resultando ser el A.

2.4 Ayuntamiento de Los Santos de la Humosa.

Presenta las siguientes alegaciones:

Se solicita una glorieta mayor e igual a la proyectada en la otra margen de la A-2

Diseño de dos glorietas en la M-226, en el término municipal

Desplazar el Ramal 4 para poder proyectar una vía de servicio en la margen derecha de la A-2 y permitir la conexión directa de dicha vía con el tronco A-2.

Las contestaciones del ministerio al total de alegaciones son las siguientes:

En cuanto a la primera, se considera adecuada la glorieta proyectada al nivel del tráfico previsto. Para la segunda se indica, que no es competencia ni del proyecto ni del Ministerio de Fomento, las actuaciones en la M-226, no relacionadas con el enlace. Finalmente, en relación con el Ramal 4, no es conveniente su desplazamiento, pues se acorta su longitud y la vía de servicio no está aún prevista. No es posible la conexión directa, por no estarlo permitido por la ley, como se ha indicado en un apartado anterior.

2.5 Comisión Gestora Junta de Compensación del Ámbito «SUP-R5 Conexión de Alcalá». Torrejón de Ardoz.

Solicita los planos n.º 2.3.2. Hoja 2 y 3 de 23 en fichero de Autocar, para poder comprobar si se afecta al ámbito de su competencia.

El ministerio de Fomento, responde que ha facilitado los datos solicitados por el alegante.

3. Alegaciones particulares.

3.1 Asociación de empresarios del Henares. (AEDHE).

Indica que no debe llevarse a cabo el proyecto, sino la potencialidad del ferrocarril y mejora de accesos.

La contestación, indica que no es objeto de este proyecto, estudiar posibles actuaciones en el ferrocarril, ni mejorar los accesos a la Radial -2, ni mejorar otras vías de la zona, que no son competencia del Ministerio de Fomento.

3.2 Asociación de Vecinos Espartales Sur de Alcalá de Henares.

Alega que la construcción de carriles de salida y entrada de la autovía a través de dos rotondas, confluyen a la altura de los barrios de Espartales y Los Ensanches.

La respuesta indica que el Proyecto de Trazado, recoge la reordenación de los accesos existentes, por lo que los nuevos no son objeto del mismo.

La alegación indicada coincide con la de la Asociación Socialista del Exmo. Ayto. de Alcalá de Henares por lo que coinciden, las respuestas.

## 314

*RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo «Conexión autovía de Castilla (España) – IP-5 (Portugal), tramo: Fuentes de Oñoro-Vilar Formoso», 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.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales y en el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático la formulación de las declaraciones de impacto ambiental sobre la evaluación de proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

El estudio informativo «Conexión autovía de Castilla (España)-IP-5 (Portugal). Tramo: Fuentes de Oñoro-Vilar Formoso» se encuentra comprendido en el apartado a) 1º, del grupo 6 del Anexo I de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, 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 1.3 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 12 de agosto de 2002, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen de este estudio informativo con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre la problemática ambiental del estudio.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 3 de febrero de 2003, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas a las consultas efectuadas.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas, se recoge en el Anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el proyecto de trazado y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 4 de agosto de 2003, y en el Boletín Oficial de la Provincia de Salamanca el 13 de agosto de 2003, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 12 de enero de 2004, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El Anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

El Anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El Anexo IV es un resumen del resultado del trámite de información pública.

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, 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, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 del 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 fecha 28 de noviembre de 2005, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Conexión autovía de Castilla (España) – IP-5 (Portugal). Tramo: Fuentes de Oñoro – Vilar Formoso».

### *Declaración de impacto ambiental*

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente, y completada la información con la visita a la zona