

ANEXO 4

Plus de nocturnidad definitivo pactado para 2006 con la revisión salarial (trabajadores fijos, fijos discontinuos y eventuales)

Nivel salarial	Plus de nocturnidad - Euros/8 horas
4	9,36
5	9,73
6	10,16
7	10,55
8	10,91
9	11,31
10	11,90
11	12,49
12	13,39
13	14,55
14	15,82
15	17,08
16	19,57
17	22,08

ANEXO 5

Valor definitivo de la hora extraordinaria para 2006 con la revisión salarial trabajadores fijos, fijos discontinuos y eventuales

Nivel salarial	Valor hora extraordinaria - Euros
4	10,17
5	10,59
6	11,03
7	11,48
8	11,88
9	12,30
10	12,95
11	13,60
12	14,56
13	15,84
14	17,22
15	18,59
16	21,28
17	24,01

Nota: estos valores serán incrementados con la cantidad que resulte de multiplicar el valor horario de antigüedad que tuviese reconocida cada trabajador por el coeficiente 1,75.

ANEXO 6

Módulo definitivo pactado 2006 con la revisión salarial

Nivel salarial	Módulo pactado hora - Euros
4	5,81
5	6,05
6	6,30
7	6,56
8	6,79
9	7,03
10	7,40
11	7,77
12	8,32
13	9,05
14	9,84
15	10,62
16	12,16
17	13,72

MINISTERIO DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

5738

RESOLUCIÓN de 8 de marzo de 2007, de la Secretaría de Estado de Cooperación Territorial, por la que se ordena la publicación del Acuerdo de la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado-Comunidad Autónoma de las Illes Balears en relación con la Ley de las Illes Balears 25/2006, de 27 de diciembre, de medidas tributarias y administrativas.

Conforme a lo establecido en el artículo 33 de la Ley Orgánica 2/1979, de 3 de octubre, del Tribunal Constitucional, modificado por la Ley Orgánica 1/2000, de 7 de enero, esta Secretaría de Estado, dispone la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del Acuerdo que se transcribe como anexo a la presente Resolución.

Madrid, 8 de marzo de 2007.-La Secretaria de Estado de Cooperación Territorial, Ana Leiva Díez.

ANEXO

Acuerdo de la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado-Comunidad Autónoma de las Illes Balears en relación con la Ley de las Illes Balears 25/2006, de 27 de diciembre, de Medidas Tributarias y Administrativas

La Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado-Comunidad Autónoma de las Illes Balears, en su reunión celebrada el día 7 de marzo de 2007, ha adoptado el siguiente Acuerdo:

1.º Iniciar negociaciones para resolver las discrepancias manifestadas sobre el artículo 14.1, el artículo 22 y la disposición adicional decimo cuarta, de la Ley de las Illes Balears 25/2006, de 27 de diciembre, de Medidas Tributarias y Administrativas.

2.º Designar un grupo de trabajo para proponer a la Comisión Bilateral de Cooperación la solución que proceda.

3.º Comunicar este acuerdo al Tribunal Constitucional, antes del próximo día 30 de marzo, por cualquiera de los órganos mencionados en el artículo 33.2 de la Ley Orgánica 2/1979, de 3 de octubre, del Tribunal Constitucional, a los efectos que en el propio precepto se contemplan, así como insertar el presente acuerdo en el Boletín Oficial del Estado y en el Boletín Oficial de las Illes Balears.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

5739

RESOLUCIÓN de 9 de febrero de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto conversión en autovía de la carretera SG-20 de circunvalación de Segovia.

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado a.2 del grupo 6 del anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 1.2, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 4.1 de la citada norma.

Según 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 formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. Información del proyecto: Promotor y Órgano Sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El objeto de la actuación es la transformación en autovía de la carretera SG-20, actual circunvalación de Segovia, para adaptarse a la futura demanda de tráfico. La SG-20 es un anillo incompleto localizado en la parte occidental de la ciudad, en el que se diferencian tres trayectos:

1. P.k. 0,000 (interceptando la carretera CL-601-norte) hasta el p.k. 8,650 (CL-601 sur).
2. P.k. 8,650 –p.k. 10,650. No se modificará ya que discurre en calzada doble con dos carriles por calzada.
3. P.k. 10,650 (AP-61) al p.k. 15,530 (N-110 oeste).

El primer tramo y el tercero tienen en común ser una carretera convencional de doble sentido.

Las obras propuestas se desarrollarán en los términos municipales de Segovia, San Cristóbal de Segovia, La Lastrilla y Bernuy de los Porreros.

Las principales características de la alternativa elegida se resumen con los siguientes datos:

Características de trazado:

- Longitud: 14.141 m.
- Velocidad de proyecto de 100 km/h.
- Dos calzadas de 7,00 m.
- Arcenes exteriores de 2,5 m.
- Arcenes interiores de 1,00 m.
- Ancho de mediana de 10 m.

Se contempla la construcción de 19 obras de drenaje, 17 pasos para la reposición de caminos y carreteras interceptadas por la plataforma y 4 viaductos, éstos son: Viaducto sobre río Ciguñuela, sobre el río Eresma, sobre el arroyo del Cerezo y un último para salvar el paso de la SG-724 y la línea de ferrocarril Madrid-Segovia.

El balance de tierras es positivo, se estima un volumen de sobrantes estériles de 64.246 m³ más un volumen de tierra vegetal que se reutiliza de 52.000 m³. El estudio informativo propone tres vertederos de estériles, que se encuentran en áreas cuyo interés desde el punto de vista ambiental es bajo o medio.

Vertedero	Volumen (m ³)
V-1	15.657
V-2	14.613
V-8	33.976
Total	64.246

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

La actuación se localiza en la Comunidad de Castilla y León, en la provincia de Segovia. Los elementos ambientales más significativos se describen a continuación:

Espacios Naturales

No existen espacios naturales con alguna figura de protección en el corredor estudiado. Los espacios naturales protegidos más próximos se encuentran a una distancia de 2 a 5 Km, no siendo previsible que el proyecto pueda afectarlos.

Hidrología

Los principales cauces atravesados por la traza son: el río Ciguñuela, arroyo del Cerezo, río Eresma, arroyo Roduelos y arroyo de la Fuentecilla.

Fauna y vegetación

La fauna de la zona corresponde con la asociada a núcleos urbanos en entorno estepario, sin que exista ninguna especie amenazada que pueda verse significativamente afectada.

La vegetación actual de la zona está compuesta por comunidades arbustivas y herbáceas encuadrables en las series de degradación de los rebollares y encinares, con intercalaciones de comunidades rupícolas, fresnedas («Fraxinus angustifolia»), bosques de galería de chopo («Populus nigra») y olmedas («Ulmus minor», «Ulmus pumila»).

Paisaje y espacios de interés paisajístico

En la zona de estudio existen declaradas dos zonas de Paisaje Valioso (PV) según se establece en las Directrices de Ordenación de Ámbito Subregional de Segovia y Entorno (DOTSE, Decreto 74/2005, de 20 de octubre). Éstas son:

PV4: Coincide con las manchas de vegetación de matorral y pastizal del término municipal de San Cristóbal de Segovia.

PV5: Se encuentra en la zona de Perogordo y La Peladera, con vegetación de matorral y pastizal.

El estudio informativo indica que la traza atraviesa dos zonas recogidas como unidades homogéneas de gestión paisajística: Piedemonte del Eresma y Cañones y cerros.

Patrimonio histórico y cultural

Se han descrito los siguientes yacimientos arqueológicos dentro del ámbito estudiado:

- Molino de los Tres Chorros (T.M. de Palazuelos de Eresma).
- Gallocociao (T.M. Segovia).
- La Peladera (cerro y cárcava) (T.M. Segovia y Hontoria).

La alternativa elegida no afectará a ninguno de estos yacimientos. La actuación interceptará al menos las siguientes vías pecuarias:

- Cordel de Años (T.M. de Bernuy de Porreros).
- Cordel de la Ladera (T.M. de La Lastrilla).
- Cordel de los Años Impares (T.M. de La Lastrilla).
- Colada de Valseca a San Ildefonso (T.M. de La Lastrilla).
- Cañada del Puente Martinete y Cueva de la Zorra (T.M. San Cristóbal de Segovia)
- Cordel del Martinete a la Tejera (T.M. de Palazuelos de Eresma).
- Vereda del descansadero de Gamones al descansadero del puente del Martinete (T.M. de Palazuelos de Eresma).
- Cordel de Palazuelos (T.M. de Segovia).
- Cordel de Santillana (T.M. de Segovia).
- Colada de Jarrillos (T.M. de Segovia).
- Colada de Hontoria a Perogordo (T.M. de Segovia).
- Cordel de Abades (T.M. de Segovia).

3. Resumen del proceso de evaluación.

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

a) Entrada documentación inicial.

La tramitación comenzó el 4 de abril de 2005 con la entrada de la memoria-resumen «Conversión en autovía de la carretera SG-20 de Circunvalación de Segovia. TT.MM. Segovia y otros (Segovia)».

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones.

Con fecha 20 de mayo de 2005, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental inició el periodo de consultas.

En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la memoria-resumen:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad Delegado del Gobierno en Castilla y León. Subdelegación del Gobierno en Segovia.	
Confederación Hidrográfica del Duero.	X
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León.	X
Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León.	X
Dirección General de Energía y Minas de la Viceconsejería de Economía, de la Consejería de Economía y Empleo de la Junta de Castilla y León.	X
Dirección General de Patrimonio y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.	
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	X
Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental y Auditorías Ambientales de la Secretaría General de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	X
Diputación Provincial de Segovia.	
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero.	
Greenpeace.	
Sociedad Española de Ornitología (SEO/Birdlife).	
Asociación Ecologista Centaurea.	
Ecologistas en Acción de Castilla y León.	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Federación Ecologista de Castilla y León. Duratón	
Ayuntamiento de Segovia. Ayuntamiento de San Cristóbal de Segovia.	X
Ayuntamiento de La Lastrilla. Ayuntamiento de Bernuy de Porreros.	X

Entre las respuestas recibidas se encuentra un oficio remitido por la Secretaría General de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, donde se adjuntan los informes correspondientes a las siguientes Direcciones Generales:

1. Dirección General de Calidad Ambiental.
2. Dirección General del Medio Natural.
3. Servicio Territorial de Medio Ambiente. Delegación Territorial de la Junta de Castilla y León.

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

Espacios protegidos

La Secretaría General de la Consejería de Medio Ambiente indica que el proyecto no afecta a ninguna figura de protección incluida en la Red Natura 2000, en la Red de Espacios Naturales de Castilla y León, a montes de utilidad pública o contratados por la Junta de Castilla y León u otras zonas forestales de interés. Tampoco se encuentra dentro del ámbito de aplicación de Planes de Recuperación de Especies Protegidas, ni del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la «Sierra de Guadarrama». Plantea que el estudio de impacto ambiental analice posibles afecciones sobre las comunidades vegetales o especies de fauna y flora de interés que puedan encontrarse presentes en la zona.

Hidrología

La Secretaría General de la Consejería de Medio Ambiente sugiere realizar un estudio sobre la posible afección a la calidad de las aguas de los cauces que son atravesados por la plataforma.

La Confederación Hidrográfica del Duero remite una serie de medidas de protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas.

Patrimonio histórico y cultural

La Secretaría General de la Consejería de Medio Ambiente señala la posible afección a vías pecuarias.

Medio socioeconómico

La infraestructura proyectada debe garantizar la permeabilidad del territorio.

El resultado de las constestaciones a las consultas se remitió al promotor el 13 de octubre de 2005, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas, y los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental.

3.2. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.

a) Información pública. Resultado.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» («BOE»), número 149, de 23 de junio 2006, y en el Boletín Oficial de la Provincia («BOP») de Segovia, número 77, de 28 de junio de 2006. El anuncio de información pública también fue publicado en prensa, en el diario «Adelantado de Segovia», de fecha 21 de junio de 2006.

Con fecha 20 de noviembre de 2006, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, que comprende el Estudio Informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Durante el proceso de información pública del Estudio Informativo y del estudio de impacto ambiental se ha presentado una única alegación, correspondiente a un particular y sin contenido ambiental.

b) Consultas a Administraciones ambientales afectadas. Resultado.

Simultáneamente a la Información Pública, se envió documentación relativa al proyecto a los siguientes organismos:

Administraciones consultadas	Respuestas recibidas
Dirección General de Planificación del Ministerio de Fomento. (Se le remitieron tres ejemplares completos del estudio informativo). Subdelegación del Gobierno en Segovia.	
Servicio de Carreteras. Junta de Castilla y León. Confederación Hidrográfica del Duero. Organismo Autónomo de Parques Nacionales. Centro «Montes y Aserradero de Valsaín». Ministerio de Medio Ambiente.	X
Diputación Provincial de Segovia. Ayuntamiento de Segovia. Ayuntamiento de La Lastrilla.	X
Ayuntamiento de Bernuy de Porreros. Ayuntamiento de San Cristóbal de Segovia.	X X

Además han remitido sus respuestas los siguientes organismos:

Dirección General de Ferrocarriles. Ministerio de Fomento.
Ayuntamiento de Palazuelos de Eresma.
Servicio Territorial de Medio Ambiente. Delegación Territorial en Segovia. Junta de Castilla y León.

El contenido ambiental de las contestaciones recibidas se puede resumir en los siguientes aspectos:

La Sección de Espacios Naturales y Especies Protegidas (Servicio Territorial de Medio Ambiente. Delegación Territorial en Segovia) considera que la actuación no afecta a ningún espacio natural protegido por la legislación europea, estatal o regional, y que tampoco afecta a zonas incluidas en áreas críticas de las declaradas dentro de planes de recuperación de especies amenazadas.

Este mismo organismo indica que las obras de drenaje deben acondicionarse para que dispongan de una zona seca y que puedan ser utilizados como pasos de fauna.

La Unidad de Ordenación y Mejora (Servicio Territorial de Medio Ambiente. Delegación Territorial en Segovia), informa favorablemente la reposición de las vías pecuarias propuesta en el estudio si se modifican las actuaciones sobre la «Colada de Juarrillos» y «Cordel de Santillana», ampliando el paso enterrado y mejorando el sistema de drenaje.

La autovía proyectada debe resolver adecuadamente el paso de peatones en las zonas en las que esta necesidad se demande.

El promotor responde a las alegaciones recibidas indicando que:

Durante la fase de redacción del Proyecto de Construcción se estudiará la sección transversal de las obras de drenaje de acuerdo con las observaciones realizadas.

Se tendrá en consideración la reposición de los tránsitos peatonales que existan o se encuentren incluidos en las Normas Subsidiarias vigentes.

Durante la fase de redacción del Proyecto de Construcción se estudiarán los problemas de drenaje superficial de los accesos al paso inferior que dan continuidad a las vías pecuarias «Cordel de Santillana» y «Colada Juarrillos», y si fuese necesario, el ajuste de la rasante.

4. Integración de la evaluación.

4.1. Análisis ambiental para selección de alternativas.

En la memoria resumen se ha definido un corredor, en base a condicionantes físicos, medioambientales, territoriales y culturales. Partiendo de éste, se han planteado aquellas alternativas posibles mediante un proceso de tres pasos: en primer lugar se dividió el corredor en cuatro tramos, a continuación se plantearon las opciones posibles para cada uno de estos tramos: ensanchamiento de la plataforma actual (C), duplicación de la calzada en el lado derecho (D) y duplicación de la calzada en el lado izquierdo (I) y por último se combinaron las alternativas anteriores que dan lugar a las alternativas completas.

El paso siguiente consistió en la realización de una análisis comparativo sobre las alternativas completas en base a criterios de: trazado, medioambiente, geotecnia, afecciones al planeamiento, interferencias al tráfico y costes de construcción. El resultado de ese análisis permitió seleccionar 4 trazados completos como los mejores entre todos los posibles, que se han llamado: Alternativa 1, Alternativa 2, Alternativa 3 y Alternativa 4. El cuadro adjunto describe cada una de estas 4 alternativas según los tramos que las componen.

Tramo 1	Tramo 2	Tramo 3	Tramo 4	
D	D	D	D	Alternativa 1
D	D	I	D	Alternativa 2
I	I	D	D	Alternativa 3
I	I	I	D	Alternativa 4

En el estudio informativo se realiza un análisis multicriterio, en el que cada alternativa se valoró en base a cuatro indicadores: funcionales, ambientales, económicos y territoriales, con un coeficiente de ponderación (peso) asignado de: objetivo funcional (0,25), objetivo ambiental (0,30), objetivo económico (0,20) y objetivo territorial (0,25).

La aplicación de estos pesos sobre los resultados numéricos de los indicadores concluyó que la Alternativa 3 la mejor valorada, seguida de la Alternativa 4, Alternativa 1 y Alternativa 2. El análisis multicriterio se

reforzó con análisis de robustez y sensibilidad, concluyendo que la Alternativa 3 era la más favorable.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida y medidas correctoras.

Para paliar los principales efectos ambientales de la actuación identificados en la evaluación ambiental, se han integrado en el proyecto una serie de medidas que se exponen a continuación:

	Impactos ambientales	Medidas correctoras
Aire	Emisiones de polvo y contaminantes.	Riegos periódicos. Mantenimiento adecuado de la maquinaria a emplear.
Agua	Contaminación de las aguas por vertidos y materiales en suspensión. Modificación hidrodinámica, por la intersección de los cauces con estructuras como viaductos u obras de drenaje.	Impermeabilización y asilamiento del vertedero en el área del proyecto. Sobredimensionamiento de las obras de drenaje. Instalación de dispositivos de recogida y depuración de aguas Ubicación de las zonas auxiliares de obra fuera de las áreas de policía de los cauces atravesados. Revegetación de taludes y otras superficies ocupadas por el proyecto. Localización de las pilas de apoyo de los viaductos y los estribos de pasos de cauces a más de 5 m de la ribera.
Suelo	Contaminación de los suelos. Alteración de la calidad y cantidad de suelo.	Exigencia al contratista de un sistema de gestión de residuos. Formulación de planes y medidas de emergencia para los vertidos accidentales de contaminantes. Acopio y tratamiento adecuado de la tierra vegetal para posterior empleo en restauración. Apertura de los viales de obra estrictamente necesarios.
Flora	Eliminación de la cubierta vegetal, en particular los bosques de ribera.	Jalonamiento y protección efectiva en la fase de obras. Revegetación de taludes y otras superficies ocupadas por el proyecto
Fauna	Riesgo de atropello y colisión Alteración de los biotopos de especies consideradas valiosas.	Adecuación de las 19 obras de drenaje al paso de anfibios, reptiles y micromamíferos. Colocación de vallado perimetral, con dispositivos de escape con una densidad de al menos uno por km. Localización de instalaciones auxiliares fuera de las zonas definidas como de exclusión.
Paisaje	Disminución de la calidad visual. Afección a Paisajes Valiosos según lo establecido en las Directrices de Ordenación de Ámbito Subregional de Segovia y Entorno.	Programa de Restauración Paisajística. Revegetación de los terraplenes, isletas y enlaces, zonas de ribera afectadas, estribos, pasos de fauna adaptados, vertederos y préstamos.
El ser humano	Contaminación acústica. Molestias en fase de obras en áreas urbanizadas.	Instalación de pantallas antirruído en los puntos críticos detectados en el estudio. Limitación horaria en fase de obras en inmediación viviendas.
Patrimonio Cultural	Posibles daños por excavaciones, paso de maquinaria u otras actuaciones a yacimientos no conocidos.	Prospección arqueológica superficial por técnicos competentes en las zonas donde se realicen excavaciones.

5. Condiciones al proyecto.

5.1 Medidas preventivas y correctoras.

a) Fase de ejecución.

Aire

Riegos periódicos de viales de obra, siempre que se produzca polvo.

Tapado de la caja de los camiones que transporten áridos.

Utilización de equipos de perforación con captadores de partículas en aquellas zonas en las que las características de los materiales lo hagan necesario.

Riegos periódicos sobre la vegetación arbórea o arbustiva afectada por las emisiones de polvo.

Humidificación de materiales acopiados en los momentos de fuertes vientos que levanten polvo.

Agua

Localización de las áreas de trabajo fuera de las riberas y zonas de servidumbre de los cauces. Jalonamiento de las áreas de trabajo en las inmediaciones de las mismas.

Instalación de sistemas de retención y sedimentación al pie de los estribos, al pie de terraplenes y de instalaciones auxiliares de obra, en el entorno de todos los cauces interceptados.

Aislamiento de aquellos materiales de construcción que puedan generar vertidos contaminantes.

No se emplearán materiales con alto porcentaje de elementos finos en el núcleo de los rellenos en las obras de viaductos sobre los cauces.

Se exigirá la formulación de un plan de emergencia para reaccionar ante vertidos accidentales.

Ubicación de instalaciones auxiliares en zonas que no produzcan afección a los recursos hídricos subterráneos, y preferentemente en áreas asfaltadas o impermeabilizadas.

Los parques de maquinaria y las instalaciones auxiliares en que se puedan generar vertidos dispondrán de una impermeabilización de la superficie y de un sistema de recogida de residuos sólidos y de tratamiento de las aguas pluviales.

Suelo

Apertura de los viales de obra estrictamente necesarios, aprovechando en la mayor medida posible los viales preexistentes.

Descompactación del suelo en las áreas que se van a naturalizar tras la fase de obras.

Sistema de gestión de la tierra vegetal que se va a emplear en la restauración. Acopio en condiciones adecuadas y posterior extendido sobre taludes y nuevas superficies formadas a revegetar. Cuando no cumplan las condiciones necesarias previstas en el Pliego de Condiciones Técnicas del proyecto, se realizarán enmiendas y fertilizaciones.

Flora

Jalonamiento de las zonas de trabajo y de exclusión, centrando estas últimas en las zonas con fresnedas, olmedas y vegetación en galería fluvial, y limitación efectiva en estas últimas del movimiento de la maquinaria, el tránsito o el empleo con cualquier fin del suelo. Trasplante, con técnica adecuada, de los ejemplares arbóreos de porte notable de las riberas que resulte imposible preservar.

Desbroces al aire, evitando el descuaje, de la vegetación cuando se realicen con retroexcavadora.

Localización de instalaciones auxiliares de obra exclusivamente sobre las zonas calificadas como de escaso valor.

Riegos periódicos de la vegetación arbórea o arbustiva afectada por el polvo, así como de los ejemplares transplantados.

Restablecimiento sobre las superficies afectadas mediante siembras, plantaciones y trasplantes. Empleo exclusivamente de especies que sean autóctonas a escala biogeográfica local. Reposición de siembras y plantaciones en caso de fallos.

Fauna

Desbroce y retirada del suelo progresando desde el eje de la traza hacia los extremos, de manera que los pequeños vertebrados terrestres afectados tengan más probabilidad de alejarse de la zona de obras.

Adecuación de los pasos de agua como pasos de fauna de pequeño y mediano tamaño. Ampliación del diámetro de los mismos al ancho mínimo recomendado de 2 m.

El ser humano

Limitación de horarios de trabajo en la proximidad de las viviendas identificadas, excluyendo el periodo nocturno.

Los motores de combustión interna estarán dotados de silenciadores.

Instalación y mantenimiento de pantallas acústicas u otras medidas de análoga eficacia, al menos en la proximidad de las edificaciones y demás zonas sensibles detectadas (p.k. 3+400, p.k. 5+700, pk. 7+650 al p.k. 7+850, p.k. 9+750 y p.k. 10+900 al p.k. 11+100).

Patrimonio cultural

Prospección arqueológica en la fase de obras de los yacimientos que puedan ponerse de manifiesto y que puedan verse directa o indirectamente afectados.

Jalonamiento de los yacimientos detectados, y exclusión efectiva de la superficie requerida para las obras. Vigilancia sobre los yacimientos conocidos en las proximidades del proyecto.

- b) Fase de funcionamiento.

Agua

Control y mantenimiento de las medidas implantadas en el proyecto. Limpieza y mantenimiento regular de las balsas de sedimentos.

Suelo

Mantenimiento de la calidad de los suelos en superficies próximas a la traza, controlando y evitando la contaminación procedente de la plataforma. Control periódico y en su caso corrección de la erosión.

Flora

Mantenimiento de la vegetación establecida. Prevención de incendios. Erradicación de eventuales especies exóticas invasoras.

Fauna

Mantenimiento de dispositivos de escape para la fauna y de las obras de drenaje.

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental.

Para realizar el seguimiento ambiental, la Dirección General de Carreteras nombrará una Dirección Ambiental de Obra, y requerirá al contratista para que designe a un Responsable Técnico de Medio Ambiente.

El desarrollo del plan de vigilancia ambiental consta de tres fases:

Fase previa al inicio de las obras.—En esta etapa se supervisará el proyecto y se recogerán los datos ambientales, estableciéndose los umbrales mínimos de protección.

Fase de obra.—Se realizará un seguimiento y control de las medidas preventivas y correctoras.

Fase de explotación. Se controlarán los factores ambientales (calidad atmosférica, hidrografía y calidad de las aguas, hidrogeología, vegetación, fauna, etc) para evaluar la incidencia de la actuación. Se establecerán parámetros de referencia, que en caso de ser superados, requerirá la adopción de medidas complementarias.

El estudio de impacto ambiental señala que en las distintas etapas del proyecto se elaborarán informes de seguimiento ambiental, que serán redactados por la Dirección General de Carreteras y remitidos a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el «BOE» en el que se publica la DIA.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 8 de febrero de 2007, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto «conversión en autovía de la carretera SG-20 de circunvalación de Segovia tnm Segovia y Otros (Segovia)» concluyendo que siempre y cuando que se autorice en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General de Carreteras para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 4 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 9 de febrero de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

CONVERSIÓN EN AUTOVÍA DE LA CARRETERA SG-20 DE CIRCUNVALACIÓN DE SEGOVIA. (SEGOVIA)

