

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

7485 *Resolución de 14 de marzo de 2023, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Mejora de Capacidad y Funcionalidad de la Autovía de Castilla (A-62). Tramo: Simancas-Tordesillas, desde el P.K. 140+500 a 151+000».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 16 de febrero de 2021, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto «Mejora de Capacidad y Funcionalidad de la Autovía de Castilla (A-62). Tramo: Simancas-Tordesillas, desde el P.K. 140+500 a 151+000», remitida por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como promotor y órgano sustantivo.

Alcance de la evaluación

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor para el proyecto y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo analizados por el promotor, así como los efectos sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto. Se incluye, asimismo, en la evaluación el proceso de participación pública y consultas.

No comprende el ámbito de la evaluación de seguridad y salud en el trabajo, ni de seguridad vial, ni otros que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos y están fuera del alcance de la evaluación de impacto ambiental.

1. Descripción y localización del proyecto

La autovía A-62 en el tramo de estudio, entre el P.K. 140+500 y el P.K. 151+000, discurre por una zona llana, característica de los Campos de Castilla, entre Simancas y Tordesillas, provincia de Valladolid. El tramo pasa por los términos municipales de Geria (P.K. 140+500 al P.K. 141+500); Villamarciel, entidad local menor dependiente de Tordesillas (P.K. 141+500 al P.K. 144+400); San Miguel del Pino (P.K. 144+400 al P.K. 146+000) y Tordesillas (P.K. 146+000 al P.K. 151+000).

El objeto del proyecto es el desarrollo de las actuaciones necesarias para aumentar la capacidad y mejorar la funcionalidad de la Autovía de Castilla (A-62) mediante la construcción de un tercer carril en el tramo Simancas-Tordesillas. Las principales actuaciones a realizar en el presente proyecto son:

- Ampliación de un tercer carril por el exterior de cada calzada.
- Supresión del bombeo de la vieja calzada de la carretera N-620.
- Rectificación de curvas en planta ubicadas en los P.K. 144+100 y P.K. 148+900, de valor actual $R=1.200$ m, a una curvatura final de $R=2.000$ m.
- Remodelación de los 4 enlaces consolidados en el tramo y ordenación de los accesos existentes: Enlace Velliza/Villamarciel (P.K. 142+660), Enlace San Miguel del Pino (P.K. 145+130), Enlace El Montico (P.K. 147+800) y Enlace de Tordesillas A-6/A-62 (P.K. 151+000).

- Reposición de caminos de servicio por ambas márgenes de la autovía y ejecución de nuevos accesos a las propiedades colindantes.
- Estructuras. Las tres estructuras del tipo paso superior existentes en el tramo serán demolidas y se ejecutarán tres estructuras nuevas, dispuestas en paralelo a las ya existentes (Pasos superiores en los PP.KK. 142+609, 145+248 y 147+805). Además, será necesaria la ejecución de un cuarto paso superior en el Ramal de Conexión Tordesillas-Simancas.
- Muros. Se precisa la ejecución de dos muros para la contención de tierras. El primero se ubica al norte del Enlace de San Miguel del Pino y el segundo se ubica al sur del Enlace El Montico.
- Obras complementarias: valla de cerramiento, pasos de mediana, equipamiento dependiente de la DGT (canalizaciones, pórticos y cámaras de vigilancia, incluso la red de espiras) y desplazamiento de una estación de aforo.
- Reposición de servicios afectados: línea eléctrica de 45 kV, gasoductos, oleoductos, instalaciones de telecomunicación, líneas telefónicas, tuberías de abastecimiento y red de pluviales de la Gasolinera Repsol y del Hotel El Montico.

En todo el ámbito que recorre el trazado existe una profusa red de caminos, parte de los cuales serán aprovechados como accesos de obras. Por lo tanto, no se abrirán caminos de acceso nuevos para la obra, para no afectar a nuevas superficies.

2. Tramitación del procedimiento

El 28 de enero de 2020 se publica en el «Boletín Oficial del Estado» (BOE) número 24 el anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental por el que se aprueba provisionalmente y se ordena la incoación del expediente de Información Pública y Oficial del proyecto y su estudio de impacto ambiental. Igualmente, el anuncio fue publicado en la prensa local y expuesto en la Demarcación de Carreteras del Estado y en los ayuntamientos afectados, así como en la página web del Ministerio de Fomento.

Simultáneamente se consultó a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas, quedando recogida en el anexo I, la relación de entidades consultadas, las contestaciones emitidas y las alegaciones recibidas en el período de información pública.

Con fecha 16 de febrero de 2021, se recibe el expediente en esta Dirección General, que incluye el Proyecto de Trazado, el EsIA, las consultas realizadas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas y el resultado de dichas consultas y de la información pública realizada.

Analizado el expediente, con fecha 18 de marzo de 2021, se requiere a la Dirección General de Carreteras, como promotor y órgano sustantivo, que recabe algunos de los informes preceptivos en virtud del artículo 37.2 que no constan en el expediente y que complete la documentación aportada en los siguientes aspectos: pantallas acústicas, vías pecuarias, patrimonio arqueológico y medidas correctoras para la fauna. Con fechas 12 de noviembre de 2021 y 9 de mayo de 2022 se recibe la documentación solicitada.

3. Análisis técnico del expediente

A. Análisis de alternativas.

El promotor justifica la imposibilidad de realizar la ampliación del tercer carril por la mediana debido a la insuficiencia de espacio en aproximadamente el 60% del trazado, por lo que la solución óptima es la ampliación por el exterior de la calzada. Se plantean dos alternativas que únicamente se diferencian en los siguientes puntos:

- Enlace de El Montico. La alternativa 2 ha optado por reducir las dimensiones de la sección transversal de la vía de servicio que prestará acceso a la urbanización,

aproximándola más al tronco de la autovía A-62. La sección reducida consistirá en un vial con dos carriles de 3 m de anchura, arcones de 0,50 m y cuneta reducida, siendo sustituida en la margen más próxima al tronco por un caz. A su vez queda prevista una anchura adicional de expropiación de 3 m que permite dotar a la vía pecuaria de una zona complementaria no pavimentada (explanación en tierras), en comparación con la alternativa 1 donde toda la anchura es sobre asfalto.

– Arroyo de la Reguera. En la alternativa 2 se modifica la rasante entre los PP.KK. 149+020 a 150+100, con la doble finalidad de implantar un paso de fauna para grandes mamíferos y mejorar el drenaje transversal en esta zona. La obra de drenaje actual será sustituida por un puente de 15 m de longitud y más de 3,5 m de altura.

– Pantallas acústicas: En la alternativa 1 se mantiene el criterio básico de considerar el año de puesta en servicio para el dimensionamiento de las pantallas fonoabsorbentes necesarias. Sin embargo, en la alternativa 2 se aumentará la longitud de las mismas considerando el año horizonte (2041).

El promotor ha seleccionado la alternativa 2.

B. Tratamiento de los principales impactos del proyecto:

B.1 Geomorfología, suelo, subsuelo y geodiversidad:

Los impactos derivados del proyecto sobre la geología y geomorfología son consecuencia de la modificación de la morfología natural del terreno, así como los debidos a la inestabilidad y erosionabilidad de los taludes resultantes y, a la actividad extractiva en los préstamos y vertederos.

Las principales afecciones sobre la edafología se producirán en la fase de construcción, por la destrucción de los suelos debido a la ocupación permanente del terreno, por la compactación debido a las ocupaciones temporales y al trasiego de la maquinaria, por el riesgo de procesos erosivos en las superficies alteradas y por el riesgo potencial de contaminación por vertidos accidentales.

El volumen de movimiento de tierras necesario para la ejecución del proyecto estimado por el promotor son 272.758 m³ de excavaciones y 570.163 m³ de terraplén (180.838 m³ procederán de la excavación y 389.325 m³ de préstamos).

Para la obtención de los materiales de relleno que no quedan cubiertos con las excavaciones previstas se ha seleccionado un único préstamo, ubicado en las proximidades de la autovía (entre los PP.KK. 141+500 y 142+300 margen derecha sentido Tordesillas). Además, de los 363.659 m³ para la formación del terraplén se extraerán 116.165 m³ de suelos adecuados y 84.650 m³ de tierra vegetal, que será utilizada para la restauración final de la obra. La superficie total del préstamo es de 333.749 m², que se divide en dos zonas: zona de material aprovechable (154.699 m²), que se excavarán para la obtención de los materiales de préstamo necesarios y zona de material no aprovechable (169.337 m²), que será empleada como zona de acopio para tierra vegetal y para las tierras que se excaven en la obra.

Para ubicar los 67.145 m³ de material excavado no aprovechable se utilizará preferentemente como vertedero la zona anteriormente destinada a préstamo. El EslA propone además otras dos zonas adicionales como vertedero que podrán ser utilizadas en caso necesario y que mejorarían su situación actual mediante el relleno de las actuales zonas en las que existen huecos de excavación.

El informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid, en relación a los préstamos/vertederos, destaca que las actuaciones previstas, además de la eliminación de la vegetación existente, requieren también movimientos de tierra, que considera, no serán relevantes para el entorno siempre y cuando se cumplan las condiciones establecidas en dicho informe (de manera general se deberá respetar el arbolado localizado en las zonas de préstamo/vertedero y, una vez finalizado el proyecto deberán recuperarse, en la medida que la proximidad de la autovía lo permita, para el mismo uso

que presentaban con anterioridad a la ejecución de las obras y, en cualquier caso, deberán estar adecuadamente niveladas y libres de restos o residuos).

Como zona de instalaciones auxiliares de obra se ha previsto una zona con una superficie de 9.095 m² localizada en una parcela limitada al este por la carretera VA-VP-9803, en el entorno del enlace de San Miguel del Pino, concretamente en la margen norte de la A-62 alrededor del P.K. 145+150.

La superficie que es necesario desbrozar y ocupar como consecuencia de la ampliación de la vía y de la reposición de los caminos de servicio se ha estimado en 749.366 m² y en el caso de la zona de préstamo 333.749 m².

Se generarán 13.100,71 m² de talud desmonte con una altura media de 0,63 m y máxima de 8,33 m y 72.678,00 m² de talud de terraplén con una altura media de 3,24 m y máxima de 12,41 m. Las pendientes serán 3H/2V y 2H/1V respectivamente.

El promotor manifiesta que en la zona de proyecto no se localiza ningún Lugar de Interés Geológico (LIG) del Inventario Español de LIG que sea de relevancia nacional, aspecto que corrobora el informe del Instituto Geológico y Minero de España, y que tampoco afecta a ningún Lugar Geológico o Paleontológico de Interés Especial definido por la Ley 4/2015, de 24 de marzo, del Patrimonio Natural de Castilla y León.

Las principales medidas previstas en el EsIA son la adecuada restauración topográfica de las modificaciones ocasionadas en el terreno, la correcta gestión de la tierra vegetal, el jalonamiento y la integración paisajística de las superficies resultantes.

B.2 Agua:

Las principales afecciones que el proyecto puede ocasionar sobre la hidrología son la alteración de la calidad de las aguas, durante la fase de construcción, y el efecto barrera y el incremento del riesgo de inundación, durante la fase de explotación.

Dos arroyos cruzan el tramo de la A-62 objeto de estudio: el arroyo de La Reguera, en el P.K. 149+350, y el arroyo de Juan de Rojas en el P.K. 151+150, en el ramal correspondiente al enlace de Tordesillas. Los dos arroyos están muy modificados y son de muy escasa entidad, además, la actual A-62 ya cruza ambos cauces mediante obras de drenaje transversal, en el primer caso mediante 2 alcantarillas de 3x2 m y en el segundo mediante un caño de 1,80 m de diámetro. En el caso del arroyo de La Reguera tras la comprobación hidráulica realizada en el proyecto se ha decidido ampliar a una estructura de 15 x 3,5 m.

Las obras de drenaje transversal existentes serán ampliadas siguiendo los criterios de la Instrucción de Drenaje, si bien la mayoría no cumple los resguardos al borde de la calzada (0,50 m) al tratarse de un proyecto de ampliación de calzadas en una orografía muy llana. En la medida de lo posible se intenta mejorar su capacidad hidráulica y su desagüe, ejecutando encauzamientos o zanjones donde sea preciso. Las obras de drenaje proyectadas se resumen en la tabla siguiente:

P.K. ODT	Dimensiones	P.K. ODT	Dimensiones
141+758	1Ø1800 mm	145+174 VA-VP-9803	1Ø1800 mm
142+528 E-7	1Ø1800 mm	145+174 E-26	1Ø1800 mm
142+528 E-3	1Ø1800 mm	147+705 E-3	1Ø1800 mm
143+035	1Ø1800 mm	147+705 E-35	1Ø1800 mm
143+552	1Ø1800 mm	148+282	1Ø1800 mm
145+174 E-80	1Ø1800 mm	149+335	15 x 3,5 m
145+174 E-21	1Ø1800 mm	150+545	1Ø1000 mm
145+174 E-3	1Ø1800 mm	0+213 E-66	1Ø1800 mm

El informe de la Confederación Hidrográfica del Duero indica que «Una vez revisada toda la documentación presentada, desde este Organismo de cuenca se considera que los análisis hidrológicos e hidráulicos presentados son razonablemente aceptables, presentando las obras de drenaje secciones suficientes para desaguar los caudales de diseño acorde a la normativa vigente».

En relación a la hidrogeología, la autovía A-62 se encuentra sobre la unidad hidrogeológica región del Elda-Valderaduey y sobre varias masas de agua subterráneas. Las masas de agua subterráneas que se observan en el ámbito de estudio son la de Páramos de Torozos y la Aluvial del Duero: Aranda-Tordesillas sobre la que se ubica una pequeña parte del trazado, del P.K. 140+500 al P.K. 142+000 y entre los PP.KK. 149+000 y 149+500, mientras que el resto de la autovía no se encuentra sobre ninguna masa de agua subterránea.

Como medidas de protección de la hidrología durante la ejecución de la obra, el proyecto contempla, entre otras, la colocación de barreras de retención de sedimentos, el adecuado mantenimiento de la maquinaria y el diseño de zonas de instalaciones impermeabilizadas, con cunetas y sistemas de recogida de aguas residuales.

El informe de la Confederación Hidrográfica del Duero, además de la aceptación de los estudios hidrológicos e hidráulicos realizados, tal y como se he destacado anteriormente, incluye consideraciones generales en relación a la necesidad de solicitar diversas autorizaciones, a las captaciones de aguas públicas, a la disposición de barreras de retención de sedimentos, a las zonas de vertedero y acopio de materiales, a los vertidos accidentales, a las instalaciones auxiliares y parques de maquinaria, a las aguas residuales, etc. El promotor, en su respuesta a dicho informe, afirma que todas estas consideraciones se recogerán en el proyecto de construcción para que sean tenidas en cuenta por parte de la constructora durante la ejecución de las obras.

B.3 Calidad del aire:

El efecto sobre la calidad atmosférica, durante la fase de obras, se produce principalmente por la emisión de partículas contaminantes, que generan los motores de combustión de la maquinaria utilizada, y por el incremento de partículas en suspensión debido al movimiento de tierras.

En fase de explotación el impacto se debe a las emisiones contaminantes, generadas por el tráfico viario. El promotor considera que el incremento de capacidad de la vía favorecerá la eliminación de las retenciones que actualmente sufre, que generan un mayor nivel de emisión que cuando éstos circulan de forma fluida.

El EsIA incluye medidas para la protección de la calidad del aire como realizar riegos periódicos, habilitar zonas para el lavado de maquinaria, limitar la velocidad de circulación, mantener los motores de la maquinaria de manera adecuada, cubrir los vehículos destinados al transporte de tierras y, en el caso de ser necesaria la instalación de una planta de hormigonado y/o planta de machaqueo de áridos, se dispondrán sistemas para minimizar dispersiones de polvo al exterior (filtros, carenados, etc.).

B.4 Calidad acústica:

Durante la fase de construcción se producirá un incremento de los niveles sonoros, debido fundamentalmente al funcionamiento de la maquinaria, el tráfico de los vehículos pesados y la demolición de estructuras. Como medidas preventivas el EsIA propone utilizar maquinaria homologada y con mantenimiento adecuado, limitar la velocidad de circulación, establecer limitaciones horarias, así como número máximo de unidades movilizadas por hora y, en el caso de ser necesarias voladuras, se establecerán procedimientos para reducir el ruido.

El EsIA incluye un «Estudio de Ruido» para la fase de explotación a partir del cual propone una serie de pantallas acústicas para cumplir los objetivos de calidad establecidos en la legislación vigente para el año horizonte 2041.

Las alegaciones del ayuntamiento de Tordesillas, la Comunidad de Propietarios de la Urbanización El Montico y diversos particulares solicitan ampliar la zona de protección con pantallas fonoabsorbentes para incluir la fase 4 de la urbanización El Montico, cambiando el P.K. de inicio de 147+290 por el 146+700. El promotor se compromete a ampliar dicha zona resultando las pantallas que se detallan en la siguiente tabla:

Pantallas acústicas						
N.º pantalla	PK Inicio	PK Fin	Margen	Longitud (m)	Altura (m)	Superficie (m ²)
1	140+700	141+080	MD	380	3,5	1.330
2	141+465	141+750	MD	285	4,0	1.140
3	142+840	143+160	MI	320	3,5	1.120
4	146+700	147+730	MI	1.030	4,0	4.120
5	147+740	147+760	MI	17	2,0	34
6	147+760	147+860	MI	28	2,0	56
7	147+860	148+320	MI	455	4,0	1.820
8	148+320	148+650	MI	325	2,2	715

En su documentación adicional el promotor concluye que se prevé que con estas pantallas los valores de ruido se encuentren dentro de la legislación vigente.

B.5 Vegetación, flora y hábitats de interés comunitario (HIC):

La principal afección sobre la vegetación durante la ejecución de las obras es su eliminación y, en menor medida, su degradación por cubrirse de polvo y posibles daños causados por la maquinaria de obra.

De acuerdo con la información incluida en el EsIA las formaciones vegetales más afectadas por el proyecto corresponden con «cultivos, pastizales e instalaciones agropecuarias» (412.276 m²) y «revegetación de la autovía» (173.392 m²) lo que representa aproximadamente el 90% del total. Por otro lado, cabe destacar que las zonas de instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos se han ubicado en zonas en las que se han evitado las formaciones vegetales naturales de mayor valor de conservación.

En relación a los HIC, el promotor manifiesta que tras la visita de campo realizada se ha comprobado que en la tesela identificada con el hábitat 6420 (Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del Molinion-Holoschoenion) dicho hábitat no existe y en su lugar, se encontró gran densidad de carrizal (*Phragmites australis*), prácticamente monoespecífico y sin especies acompañantes de relevancia botánica.

El informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid indica que en el ámbito de afección del proyecto no presenta coincidencia geográfica o colindancia con especies del Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León, ni con ejemplares incluidos en el Catálogo Regional de Árboles Notables, ni con Zonas Húmedas Catalogadas.

Para minimizar las afecciones sobre la vegetación, el EsIA establece como medidas preventivas la delimitación de los perímetros de actividad de las obras, la protección de los ejemplares arbóreos y medidas de prevención de incendios.

B.6 Fauna:

Los efectos del proyecto sobre la fauna durante la ejecución de las obras están muy unidos a la afección de la vegetación y se pueden resumir en: alteración o eliminación de biotopos, molestias a la fauna e incremento de la mortalidad.

De acuerdo con lo descrito en el EsIA los trabajos de construcción de la infraestructura conllevan el desbroce de 749.366 m². El biotopo mayoritario se

corresponde con zonas de cultivo y pastizales. El resto de biotopos (zonas de ribera, pinares y áreas urbanizadas), tampoco presentan especial interés desde el punto de vista faunístico.

Durante la fase de explotación el EsIA señala que las principales afecciones sobre la fauna serán el efecto barrera y el riesgo de atropellos. Las especies con presencia probable en la zona de actuación del proyecto, y que podrían verse afectadas serían micromamíferos, zorros, erizos o conejos, muy abundantes en el ámbito de estudio. También es posible, aunque poco probable, la presencia de lobo, si bien no se puede descartar completamente.

Las principales medidas sobre la fauna son: limitación de las actividades generadoras de ruido en los lugares y periodos que se establezcan, adecuación de los sistemas de drenaje longitudinal y adaptación de las obras de drenaje transversal. El EsIA propone la adaptación de las obras de drenaje transversal para el paso de pequeños vertebrados y una estructura de 15 x 3,5 m en el cruce con el arroyo de la Reguera para el paso de fauna vertebrada de gran tamaño.

Durante el periodo de información pública, la Junta Agropecuaria Local de Tordesillas solicita, por mediación del ayuntamiento, un paso ganadero sobre la autovía entre los PP.KK. 149+500 y 150+000. A la vista de lo cual el promotor se compromete a construir un nuevo paso superior en el P.K. 149+700 de uso agropecuario adaptado para el paso de fauna. El paso contará con una anchura total de 10 m en cuyos bordes se dispondrán pantallas opacas para aislar visualmente de la autovía el paso de los animales. Los 5 m centrales se reservan para la circulación de vehículos agrícolas y en los márgenes se dispondrán sendas bandas laterales de 1,60 m que serán sembradas de herbáceas facilitando con ello su función como paso de fauna.

Complementariamente, otra medida de protección de la fauna es el cerramiento de la autovía que estará constituido por una malla de densidad progresiva de 2,20 m de altura. Para evitar el deterioro ocasionado por la fauna en la parte baja del cerramiento y evitar el paso de pequeños vertebrados a través del subsuelo, se dispondrá un refuerzo de 80 cm de altura, de los cuales se enterrarán 20 cm y el resto irá cosido a la malla del cerramiento. En ocasiones, la fauna silvestre consigue burlar el cerramiento hacia el interior de la autovía por lo que, para que esta fauna consiga salir del interior del cerramiento, se instalarán dispositivos de escape que permitan abandonar la parte interior de la plataforma a los animales que se introduzcan en ella. El EsIA propone la instalación de puertas basculantes cada 1,5-2 km y 2 rampas de escape en las proximidades del arroyo de la Reguera, no obstante, debido a la baja efectividad detectada en los portillos basculantes en funcionamiento y los problemas derivados de su mantenimiento y la seguridad, se considera necesario eliminar los portillos basculantes y sustituirlos en su totalidad por rampas de escape (dobles o sencillas), aspecto recogido expresamente en la documentación complementaria remitida por el promotor en noviembre de 2021.

B.7 Espacios naturales protegidos:

El proyecto no afecta a ningún espacio natural protegido. El más próximo es la Zona de Especial Conservación (ZEC) «Riberas del río Duero y afluentes» (ES4170083) que se encuentra en su punto más próximo a la autovía a una distancia aproximada de 700 m, a la altura del P.K. 140+000.

El informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid concluye que, las actuaciones proyectadas, ya sea individualmente o en combinación con otros proyectos no causarán perjuicio a la integridad de Red Natura, siempre y cuando se cumplan una serie de condiciones, que se incluyen en las condiciones de la presente resolución.

B.8 Paisaje:

La ampliación de la infraestructura no supondrá nuevas intrusiones visuales, al actuar sobre una autovía existente. Por lo tanto, el promotor considera que, dado que la

ampliación se produce sobre una unidad visual profundamente transformada y sin ofrecer nuevos elementos que sean impactantes visualmente, las repercusiones paisajísticas de la nueva infraestructura sean escasas, tanto durante la obra como en la posterior explotación.

El EsIA identifica 4 unidades de paisaje (cultivos y pastizales, vegetación arbórea, infraestructuras lineales y áreas urbanizadas) todas ellas caracterizadas con calidad baja o muy baja. La calidad del paisaje se verá afectada por la eliminación de cubierta vegetal (desbroces y ocupación permanente de infraestructura), por la modificación de las formas del relieve (desmontes y terraplenes), erosión del suelo por movimientos de tierras, asfaltado de superficies y presencia de instalaciones auxiliares.

El EsIA incluye un estudio de integración paisajística que recoge, entre otras medidas, la restauración geomorfológica y vegetal de todas las superficies afectadas por las obras.

El informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid considera que las actuaciones derivadas de la ejecución del proyecto son compatibles con el paisaje actual.

B.9 Patrimonio cultural, vías pecuarias y montes:

Durante los trabajos de recopilación de documentación y de la prospección de campo realizados por el promotor (marzo 2018) se han localizado una serie de elementos de interés patrimonial (arqueológico y etnográfico) que se sitúan dentro de la banda de prospección (100 de anchura). Se han localizado seis yacimientos arqueológicos que podrían estar, en parte, afectados por el proyecto constructivo: La Solana, Dispersión de El Castillejo, Manzano I, El Monte, Dispersión de La Guía y Los Nabales I. Además, se han documentado otros cinco yacimientos y elementos patrimoniales que se sitúan dentro de la banda de prospección pero que no deberían ser afectados por las obras (Dispersión de El Ángel, Corraliza de la Peñuelas, Las Vegas, Manzano-Peñuelas y El Horno).

La Comisión de Patrimonio Cultural de Castilla y León, en el Acuerdo adoptado el 22 de mayo de 2018, recibe de conformidad el Informe de prospección arqueológica de superficie preventiva que se realizó en marzo 2018, por considerarlo correcto, y recuerda que el proyecto deberá ser autorizado por dicha Comisión debido a la existencia de yacimientos inventariados.

La prospección arqueológica realizada en marzo de 2018 no contempló ninguna zona de préstamo, debido a que el balance inicial de tierras del proyecto determinaba un superávit de materiales de excavación que podían ser reutilizados para el relleno de los terraplenes proyectados. La necesidad de préstamos surge posteriormente motivada por diversos cambios en el diseño de glorietas y caminos de acceso. En este sentido, se realiza un estudio detallado de áreas potenciales de préstamos y se propone la utilización de la zona PR-1, próxima al trazado en torno al P.K. 142+000 y al enlace de Villamarciel. Con fecha 23 de junio de 2021 se inician los trabajos para realizar la prospección arqueológica de la zona de préstamo y con fecha 30 de septiembre de 2021, la Comisión de Patrimonio Cultural emite notificación de acuerdo de conformidad al Informe de prospección arqueológica superficial realizado en la zona de préstamo. En las conclusiones de dicho informe de prospección del préstamo se destaca que no se han observado restos patrimoniales en superficie, tampoco se han visto zonas de acumulaciones o dispersiones de piedras de diversos tamaños, ni coloraciones del terreno en tonos oscuros que pudieran indicar la presencia de algún tipo de estructura excavada en el terreno.

Las medidas preventivas propuestas por el promotor son el control y seguimiento arqueológico de todos los movimientos de tierra, tanto del trazado como de la zona de préstamo, así como el planteamiento y excavación de sondeos estratigráficos, antes del inicio de las obras, en las zonas de afectación directa del proyecto tal y como se detalla en las condiciones de la presente resolución.

Según la información recogida en el EsIA en el ámbito de estudio se encuentran las siguientes vías pecuarias: Cañada Real de Tordesillas a Valladolid, Cordel Real de Tordesillas, Colada del camino de Velliza, Cañada denominada Cordel de Arquillos, Colada titulada Cañada del Dormitorio (también conocida directamente como Colada del Dormitorio o como Colada de la Raya) y Cañada Real del Vado de la Benita.

Con fecha 05 de octubre de 2021, el promotor presentó ante el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid el documento «Afección y reposición de vías pecuarias» en el que analiza la situación actual de las vías pecuarias existentes en el ámbito de estudio y define la propuesta de reposición de aquellas que se verán afectadas por las obras definidas en su ámbito. El 8 de abril de 2022 dicho Servicio Territorial verifica el cumplimiento de los artículos 11 y 13 de la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de vías pecuarias (la solución propuesta asegura la continuidad de las vías pecuarias afectadas y el mantenimiento de sus características para el uso ganadero, así como los demás usos compatibles y complementarios) e informa favorablemente la propuesta del promotor, condicionada al cumplimiento de unas condiciones, que se detallan en esta resolución y que el promotor, en la documentación remitida a este órgano ambiental el 9 de mayo de 2022, ha considerado compatibles con la solución adoptada.

El trazado afecta de forma marginal (en 2.060,22 m²) al Monte de Utilidad Pública número 67, «Navales, Molinillo y La Reguera» ubicado a en el P.K. 149+500. En la actualidad es una parcela completamente desarbolada, por lo que los efectos que se valoran se reducen a su régimen normativo. El informe del Servicio de Medio Ambiente de Valladolid informa que, vista la superficie afectada y una vez estudiado el proyecto, no son de esperar afecciones significativas sobre dicho monte con el desarrollo del proyecto, no obstante, de forma previa se deberá tramitar el correspondiente expediente de prevalencia.

C. Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto:

El EsIA incluye un apartado específico en el que se analizan los efectos esperados sobre los factores del medio derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes:

- Riesgos geológicos: se consideran de nivel leve debido a que la zona donde se ubica el trazado presenta una susceptibilidad y peligrosidad de desplazamiento de laderas medio.
- Riesgo sísmico: se considera muy leve ya que el proyecto se ubica en una zona de peligrosidad inferior a VI.
- Riesgo de erosión: se considera muy leve debido a que las pérdidas de suelo son inferiores a 5 ton/ha año, es una zona eminentemente llana donde existen un gran número de parcelas dedicadas a la agricultura.
- Riesgo de inundación: en el ámbito de estudio es muy leve debido a que el trazado de la autopista no se ve afectado por las posibles zonas de inundación del río Duero (así lo confirma la Confederación Hidrográfica también).

El informe de la Agencia de Protección Civil de la Junta de Castilla y León indica que, a nivel municipal, se presentan los siguientes riesgos/peligrosidades:

- Riesgo de Inundaciones: Conforme al Plan de Protección Civil INUNCYL, «Medio» en Simancas y «Alto» en Tordesillas.
- Riesgo de Incendios Forestales: Conforme al Plan de Protección Civil INFOCAL, Índice de Riesgo Local «Bajo» en Simancas y «Moderado» en Tordesillas. Y conforme al mismo plan, Índice de Peligrosidad «Moderado» en Simancas y «Bajo» en Tordesillas.
- Riesgo derivado del Transporte por Carretera y Ferrocarril de Sustancias Peligrosas: Conforme al Plan Especial de Protección Civil MPCyL, Riesgo por Carretera «Alto» en Simancas y «Alto» en Tordesillas. Y conforme al mismo plan especial, Riesgo por Ferrocarril «No ha sido delimitado» en Simancas y «No ha sido delimitado» en Tordesillas.

– Riesgo por proximidad a establecimientos que almacenan Sustancias Peligrosas: Ninguno de los municipios se encuentran en «Zona de Alerta e Intervención» conforme a la Directiva SEVESO.

En todo caso y al igual que los aspectos técnicos del proyecto, como el propio diseño del mismo, la vulnerabilidad del proyecto (en base al análisis realizado por el promotor) es un factor más a considerar en la decisión de autorización del proyecto por parte del órgano sustantivo. Respecto a la vulnerabilidad del proyecto frente accidentes graves y/o catástrofes naturales la presente resolución recoge, resume y traslada los pronunciamientos de las autoridades competentes en la materia y las cuestiones suscitadas en el procedimiento de participación pública para su valoración por el órgano sustantivo, como órgano competente en esta materia, previo a la autorización del proyecto.

D. Programa de vigilancia ambiental.

El estudio de impacto ambiental contiene un programa de vigilancia cuyo objetivo consiste en garantizar el cumplimiento de la totalidad de las medidas preventivas y correctoras descritas. En cada una de las fases de dicho programa, se realizará un seguimiento de la eficacia de las medidas adoptadas y sus criterios de aplicación, emitiendo los correspondientes informes de vigilancia.

Las principales líneas del programa de vigilancia ambiental se resumen a continuación:

En fase de construcción: control del adecuado replanteo y jalonamiento de zonas de trabajo y áreas a proteger, seguimiento de los niveles de polvo y contaminantes, seguimiento de los niveles de ruido, control de la adecuada gestión de la tierra vegetal, seguimiento del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas, control de la correcta ejecución de las medidas de protección de las aguas, seguimiento de la correcta gestión de residuos, control de la realización de pasos de fauna y adecuación de obras de drenaje transversal con función mixta, verificación del control arqueológico durante los movimientos de tierras y control del mantenimiento de la permeabilidad territorial y reposición de servicios.

En fase de explotación: seguimiento de la efectividad de las medidas de integración y restauración de la cubierta vegetal, seguimiento de la estabilidad superficial de los taludes, control de la ejecución de la reposición de marras, seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna y las adecuaciones de las obras de drenaje transversal, seguimiento del riesgo de atropellos y seguimiento de la efectividad de las pantallas acústicas y del cumplimiento de los niveles máximos admisibles.

En virtud del análisis técnico realizado, el PVA previsto en el EsIA deberá completarse con los aspectos adicionales que se recogen en el apartado de condiciones de la presente declaración.

Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra comprendido en el grupo 6 apartado a) del anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, en virtud de lo cual resulta preceptivo su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la formulación de declaración de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 33 y siguientes de la citada norma.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1.c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de

enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental (EsIA), el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental a la realización del proyecto «Mejora de Capacidad y Funcionalidad de la Autovía de Castilla (A-62). Tramo: Simancas-Tordesillas, desde el P.K. 140+500 a 151+000», en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que resultan de la evaluación ambiental practicada y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, lo cual no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

Atendiendo a los antecedentes y fundamentos de derecho expuestos, se resuelven las condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente, que se establecen en los siguientes términos:

Condiciones al proyecto

i) Condiciones generales.

1. El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y las aceptadas tras la información pública, o contenidas en la información complementaria, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución.

2. A la vista de la evaluación ambiental practicada, el proyecto deberá desarrollarse según la alternativa seleccionada [2], que deberá respetar las condiciones establecidas en la presente declaración.

3. Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web de este Ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

4. Los residuos generados serán gestionados según las disposiciones establecidas en la normativa vigente. La gestión de los residuos se irá realizando según se vayan generando, minimizando de esta forma su acumulación en las instalaciones.

ii) Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los impactos más significativos.

A continuación, se indican aquellas medidas del estudio de impacto ambiental que deben ser modificadas y aquellas medidas adicionales establecidas en las alegaciones e informes recibidos en el procedimiento y en las respuestas del promotor que se consideran necesarias para garantizar la protección del medio ambiente; así como las que se desprenden del análisis técnico realizado por el órgano ambiental.

1. Geomorfología, suelo, geodiversidad:

1. En la retirada y acopio de la capa fértil del suelo se procurará no mezclar los diferentes horizontes, especialmente los más profundos con los más superficiales, efectuando la retirada en condiciones meteorológicas adecuadas y evitando la contaminación de la capa fértil, tanto por líquidos como por materias sólidas. Se evitará el acopio de la tierra fértil en zonas con pendiente cercanas a cursos de agua, con el objetivo de limitar la erosión y el arrastre del suelo a los cursos fluviales.

2. Se establecerán áreas específicas, debidamente impermeabilizadas y acondicionadas para las actividades que puedan causar más riesgo de vertidos de residuos líquidos peligrosos, como puede ser el cambio de aceite de la maquinaria o vehículos empleados. En caso de derrame accidental de aceites, lubricantes o hidrocarburos fuera del parque de maquinaria, se actuará inmediatamente delimitando la zona de suelo afectada, construyendo una barrera de contención para evitar la dispersión del vertido y retirando las tierras contaminadas para su tratamiento como residuo peligroso. Los suelos afectados por cualquier tipo de incidente serán objeto de restauración.

3. La apertura de las zonas de préstamo y vertedero finalmente seleccionadas deberá contar con la autorización del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid que deberá informar los correspondientes proyectos de restauración medioambiental e integración paisajística definitivos.

4. Todas las áreas ocupadas por elementos auxiliares con carácter temporal serán restauradas a sus condiciones preoperacionales una vez finalizadas las obras.

2. Agua:

1. Con anterioridad al inicio de los trabajos, todas las actuaciones que se realicen en zona de dominio público hidráulico (DPH) o zona de policía de cualquier cauce público, así como el posible vertido de aguas residuales y captaciones de aguas públicas, deberán contar con la preceptiva autorización de la Confederación Hidrográfica del Duero. En ningún caso se autorizarán dentro del DPH la construcción, montaje o ubicación de instalaciones destinadas a albergar personas, aunque sea con carácter provisional o temporal y se respetarán las servidumbres de 5 m de anchura de los cauces públicos. Todo ello de acuerdo con la normativa vigente en la materia.

2. Para la protección de la calidad de las aguas durante las obras se instalarán de barreras de retención de sedimentos en las cercanías de los cauces principales, balsas de sedimentos en las zonas auxiliares de obra y se impermeabilizarán los parques de maquinaria.

3. Aire:

1. Se asegurará la minimización de emisiones de polvo y gases contaminantes en fase de obra mediante el cumplimiento de las medidas establecidas en los manuales de buenas prácticas relativos a construcción, edificación y transporte (cubrición de los camiones de transporte, riego de superficies, zonas de lavado de ruedas, selección adecuada de la ubicación para las zonas de acopio, revegetación temprana, cumplimiento de condiciones técnicas de los vehículos y maquinaria pesada, etc.).

4. Flora, vegetación, y Hábitats de Interés Comunitario (HIC):

1. Antes del inicio de las obras se realizará una prospección del terreno, tanto de la traza como de la zona de préstamo/vertedero, con objeto de identificar la presencia de especies de flora amenazada y/o vegetación de interés y, en caso de detectarse, se comunicará al Agente Medioambiental de zona y se informará al órgano ambiental autonómico competente de forma que se establezcan las medidas de protección adecuadas, incluida en su caso, la translocación de los ejemplares.

2. Antes del comienzo de las obras, se procederá al jalonamiento de toda la franja de ocupación de las obras. De manera general se deberá respetar el arbolado existente en el ámbito de ejecución de la autovía, así como el localizado en las zonas de préstamo/vertedero. En cualquier caso, la corta del arbolado forestal estará sujeta a lo recogido en la Ley 3/2009, de 6 de abril, de montes de Castilla y León, exigiéndose la obtención previa de autorización, que incluirá las condiciones para su ejecución y para el tratamiento de los restos generados.

3. Los proyectos de construcción incluirán un «Plan de Restauración Vegetal e Integración Paisajística», a escala y detalle apropiados, que comprenderá todas las

actuaciones de restauración y revegetación de los hábitats alterados y de las superficies denudadas como consecuencia del proyecto, concretando y cuantificando las superficies de trabajo, métodos de preparación del suelo, especies vegetales a utilizar, métodos de siembra o plantación y resto de prescripciones técnicas, así como el presupuesto y cronograma de todas las actuaciones. Deberá asegurarse la viabilidad y supervivencia de todas las plantaciones y restauraciones, contemplando la reposición de marras y riegos de mantenimiento si fuera preciso. Se emplearán especies acordes a los hábitats presentes en la zona, además, el material forestal de reproducción a emplear procederá de las áreas establecidas en la Resolución de 26 de julio de 2006, de la Dirección General del Medio Natural, por la que se aprueba la actualización del Catálogo que delimita y determina los Materiales de Base para la producción de Materiales Forestales de Reproducción, siendo obtenidos en un proveedor autorizado según establece el Decreto 54/2007, de 24 de mayo, por el que se regula la comercialización de los materiales forestales de reproducción en la Comunidad de Castilla y León.

4. En las labores de revegetación se deberán tomar las precauciones oportunas para evitar la proliferación de especies invasoras, alóctonas o variedades que no sean propias del área.

5. Se establecerá un Plan de Prevención y Extinción de Incendios que considerará las zonificaciones de riesgo de incendio aprobadas en la comunidad autónoma de Castilla y León y prestará especial atención a las actividades de mayor riesgo como soldaduras o desbroces, disponiendo de medios de extinción a pie de obra. El Plan deberá cumplir todas las disposiciones de aplicación establecidas en la Orden FYM/510/2013, de 25 de junio, por la que se regula el uso del fuego y se establecen medidas preventivas en la lucha contra incendios.

5. Fauna:

1. Previo al inicio de los trabajos se establecerá un calendario de obras, en el que se definirán las limitaciones temporales y espaciales en función de la presencia de especies faunísticas de interés, el cual podrá ser objeto de modificación por parte del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid. En cualquier caso, se evitarán los desbroces, movimientos de tierras y actividades más ruidosas en el periodo habitual de cría de la fauna.

2. Durante toda la fase de obras, se establecerá un mecanismo de rescate para la correcta gestión de todos aquellos ejemplares de fauna que pudieran verse afectados por las obras. Los ejemplares rescatados serán entregados al Centro de Recuperación de Fauna Silvestre o al Agente Medioambiental de la zona.

3. No se realizarán trabajos nocturnos y en caso de que fuera necesario, deberá solicitarse autorización expresa al órgano ambiental autonómico. En cualquier caso, estarán limitados a zonas muy concretas y siempre que no supongan afección a especies protegidas.

4. Se adecuarán los sistemas de drenaje longitudinal para impedir que pequeños vertebrados queden atrapados:

– Se instalará en los canales de drenaje pequeñas rampas de hormigón rugoso cada 40-50 m, hacia el área de la cuneta. Siempre que sea posible es aconsejable la instalación en los arcones de canales de drenaje con ángulos abiertos hacia la cuneta que permitan el escape de los animales sin necesidad de construir rampas especiales.

– En la base de arquetas y sifones, al menos los lados que están orientados en la dirección del flujo de agua tendrán un acabado rugoso, y serán lo suficientemente tendidos como para permitir la huida de la pequeña fauna.

5. Se sustituirán los tubos de drenaje de 1.800 mm por marcos de 2 x 2 m en aquellas ubicaciones dónde sea posible el cruce de pequeños vertebrados. Se adaptarán todas las obras de drenaje transversal para el paso de pequeños vertebrados y la estructura de 15 x 3,5 m en el cruce con el arroyo de la Reguera para el paso de fauna

vertebrada de gran tamaño, siguiendo el documento «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada). Documento número 1 (2015)»⁽¹⁾.

6. Se dispondrá un nuevo paso superior en el P.K. 149+700 de uso agropecuario adaptado para el paso de fauna. El paso contará con una anchura total de 10 m en cuyos bordes se dispondrán pantallas opacas para aislar visualmente de la autovía el paso de los animales. Los 5 m centrales se reservan para la circulación de vehículos agrícolas y en los márgenes se dispondrán sendas bandas laterales de 1,60 m, que serán sembradas de herbáceas facilitando con ello su función como paso de fauna.

7. El cerramiento de la autovía será continuo y estará constituido por una malla de densidad progresiva de 2,20 m de altura. Se diseñará con refuerzo y enterrado. Se instalarán rampas de escape cada 1,5-2 km y 2 más en las proximidades del arroyo de la Reguera. Se cumplirán las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada). Documento número 1 (2015)»⁽¹⁾.

⁽¹⁾ https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/publicaciones/prescripciones_pasos_vallados_2a_edicion_tcm30-195791.pdf

8. Las pantallas acústicas que se instalen deberán señalizarse, cuándo no sean opacas, garantizando su visibilidad por parte de la avifauna.

9. Las reposiciones de las líneas eléctricas afectadas por el proyecto deberán señalizarse de acuerdo con el Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión.

6. Ruido y Población:

1. Se asegurará la minimización de emisiones acústicas en fase de obra mediante el cumplimiento de las medidas establecidas en los manuales de buenas prácticas relativos a construcción, edificación y transporte (limitación de velocidad de circulación de vehículos, correcto mantenimiento de maquinaria, priorización de maquinaria con silenciadores homologados, protección con gomas de partes de la maquinaria más propensas a recibir golpes, etc.).

2. En fase de proyecto de construcción se elaborará un estudio acústico de detalle que modelice las emisiones de ruido en fase de obra, considerando especialmente las zonas auxiliares de obra y las demoliciones de estructuras. Los resultados obtenidos condicionarán el tipo y número de maquinaria que puede trabajar simultáneamente y la adopción, en su caso, de medidas correctoras como pueden ser la disposición de pantallas acústicas provisionales.

3. En fase de proyecto de construcción se elaborará un estudio acústico de detalle para la fase de explotación, utilizando las metodologías vigentes en la normativa de aplicación. Se verificarán los resultados obtenidos en el estudio de ruido del EsIA garantizando el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica y la no superación de los valores límites legalmente preceptuados, integrando el diseño y ajuste final de las medidas de protección acústica. Se evitarán, en la medida de lo posible, pantallas acústicas de gran altura. Si los resultados de los estudios acústicos de detalle reflejasen el incumplimiento de los objetivos de calidad acústica, incluso tras la implementación de pantallas acústicas, deberán adoptarse medidas adicionales para el aislamiento de las fachadas de aquellas edificaciones que vean superados los límites correspondientes.

4. En la programación de obras se tendrá en cuenta el condicionante de no interrumpir el funcionamiento de la línea eléctrica (P.K. 145+920 del tronco) propiedad de la Comunidad de Regantes Canal de Tordesillas en el periodo de riego, establecido entre el 1 de marzo y el 31 de octubre.

7. Patrimonio cultural, vías pecuarias y montes:

1. Antes del inicio de las obras, dada la afección a algunos yacimientos arqueológicos inventariados, el Proyecto deberá ser autorizado por la Comisión de Patrimonio Cultural de Castilla y León, de acuerdo con el artículo 83.1 del Decreto 37/2007, de 19 de abril, por el que se aprueba el Reglamento para la Protección del Patrimonio Cultural de Castilla y León.

2. Se deberá llevar a cabo el control y seguimiento arqueológico de todos los movimientos de tierra, tanto del trazado como de la zona de préstamo, así como el planteamiento y excavación de sondeos estratigráficos, antes del inicio de las obras, en las zonas de afección directa del proyecto constructivo en los sectores donde se han localizado las dispersiones de material arqueológico, con el fin de delimitar y caracterizar los yacimientos. Después de ver la entidad de los yacimientos y sus verdaderas afecciones se plantearán, si fuese preciso, nuevas medidas de prevención (excavaciones arqueológicas en área, etc.).

Nombre	Tipo	Situación	Medidas preventivas específicas
La Solana.	Yacimiento Arqueológico.	Entre el P.K. 142+650 y P.K. 142+700.	Sondeos estratigráficos de 2 m por 3 m (al menos 3).
Manzano I.	Yacimiento Arqueológico.	Entre el P.K. 143+600 y el P.K. 144+100.	Sondeos estratigráficos de 2 m por 3 m cada 25 m (al menos 20).
Dispersión El Castillejo.	Yacimiento Arqueológico.	Entre el P.K. 144+450 y el p.k. 144+550.	Sondeos estratigráficos de 2 m por 3 m cada 25 m (al menos 4).
El Monte.	Hallazgo aislado.	Situado al sur del P.K. 145+800.	–
Dispersión de La Guía.	Yacimiento Arqueológico.	Entre el P.K. 149+200 y el p.k. 149+300.	Sondeos estratigráficos de 2 m por 3 m cada 25 m (al menos 4).
Los Nabaes I.	Yacimiento Arqueológico.	Entre el P.K. 149+600 y el P.K. 149+700.	Sondeos estratigráficos de 2 m por 3 m cada 25 m (al menos 4).

En caso de que durante el transcurso del control arqueológico permanente y a pie de obra de los movimientos de tierra y desbroces afloren restos arqueológicos o evidencias históricas que no se hubieran manifestado previamente en superficie o de los que no se tuviera constancia, se comunicará inmediatamente a la Consejería de Cultura y Turismo de Castilla y León, paralizándose inmediatamente las actuaciones hasta que dicho organismo autorice su continuación.

3. Las vías pecuarias afectadas por el proyecto se repondrán siguiendo lo indicado por el promotor en el documento «Afección y Reposición de Vías Pecuarias» y cumpliendo las condiciones establecidas en el informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid:

– El ancho de reposición de las vías pecuarias será de 21 m, salvo en aquellos puntos donde geoméricamente no sea posible, por la existencia de otras infraestructuras. En estos casos, la no reposición con 21 m deberá ser justificada y se deberá comunicar la anchura real definitiva al Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid con el objeto de completar los expedientes generados de modificación de trazado de las vías pecuarias afectadas por este proyecto.

– Desafectación de la red pecuaria inconexa que resulta de la ejecución de este proyecto sin ser objeto del mismo por ser coincidente con el actual trazado de la A-62.

– Los terrenos expropiados y la cesión del uso de las obras de fábrica previstos en el proyecto para reponer el trazado de las vías pecuarias serán traspasados a la Comunidad Autónoma de Castilla y León, para que sean afectados al dominio público pecuario.

– Con objeto de facilitar el tránsito ganadero y otros usos rurales, los puntos de intersección con otras vías de comunicación deberán ser sin desnivel o con ligera pendiente y en cualquier caso con adecuada visibilidad.

4. En relación a la afección al Monte de Utilidad Pública número 67, «Navales, Molinillo y La Reguera», se deberá tramitar el correspondiente expediente de prevalencia, de conformidad con la Ley 3/2009, de 6 de abril, de Montes de Castilla y León.

iii) Condiciones al Programa de vigilancia ambiental.

1. El programa de vigilancia ambiental deberá ser modificado para incluir todas las consideraciones y condiciones de la presente declaración de impacto ambiental, en lo que se refiere a factores ambientales, impactos, medidas preventivas, correctoras y compensatorias, indicadores y umbrales de seguimiento que no hayan sido considerados en su versión preliminar. Se ajustará el nivel de detalle a las sucesivas fases del proyecto.

2. En fase de construcción, además de los informes extraordinarios al inicio y la finalización de las obras y aquellos informes puntuales que se consideren oportunos, se remitirán informes de vigilancia ordinarios con periodicidad bimensual a la unidad del órgano sustantivo responsable del seguimiento del cumplimiento de la declaración de impacto ambiental y al órgano con competencias en materia de conservación de la naturaleza de la comunidad autónoma correspondiente.

3. En fase de explotación se deberán remitir a las citadas autoridades informes de vigilancia ordinarios con periodicidad semestral durante los tres primeros años de explotación de la instalación, y con periodicidad anual desde el acta de recepción de obra hasta al menos el quinto año desde la puesta en servicio, en lo relativo al seguimiento de las plantaciones y siembras, integración paisajística, mortalidad de fauna y seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna silvestre, sin perjuicio de los informes extraordinarios en el caso de exista alguna afección no prevista o cualquier otra circunstancia especial, e informes específicos sobre variables concretas.

4. Se incluirá el seguimiento del efecto barrera creado por la infraestructura y la eficacia de las medidas correctoras (pasos de fauna, dispositivos de escape en el cerramiento, etc.). A tal efecto, deberá diseñarse y ejecutarse un plan de seguimiento específico que abarcará hasta al menos el quinto año tras la puesta en marcha de la infraestructura y tomará como referencia los siguientes documentos elaborados por el grupo de trabajo sobre fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte de la Comisión Estatal para el Patrimonio Natural y la Biodiversidad:

– Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las Infraestructuras de Transporte. Documento número 2 (2008)⁽²⁾.

⁽²⁾ https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/publicaciones/efecto_barrera_infraestructuras_transporte_tcm30-195793.pdf

– Prescripciones Técnicas para hacer Efectivos los Seguimientos de las Medidas de Mitigación del Efecto Barrera de las Infraestructuras de Transporte (Diseño, Documentación y Archivo del Seguimiento Ambiental). Documento número 8 (2020)⁽³⁾.

⁽³⁾ https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/ecosistemas-y-conectividad/prescripcionestecnicasn8_tcm30-521531.pdf

5. Se mantendrán a lo largo de la vida útil de la infraestructura y se integrarán en los contratos de conservación integral de la infraestructura los siguientes aspectos:

– El seguimiento, control y erradicación de especies exóticas invasoras.

- Mantenimiento del buen estado y la funcionalidad de las infraestructuras de paso para fauna, así como de arquetas, cunetas, bordillos y cerramientos.
- Retirada de los residuos que se generen por el uso y por los usuarios de la carretera.

A raíz de los resultados obtenidos en el seguimiento podrá exigirse la adopción de medidas adicionales.

La autorización del proyecto incluirá el programa de seguimiento y vigilancia ambiental completado con las prescripciones anteriores.

Cada una de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en este apartado deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de autorización del proyecto.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 14 de marzo de 2023.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

ANEXO I

Tabla 1. Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

Consultados*	Contestaciones
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.	No
Confederación Hidrográfica del Duero.	Sí
Servicio de Evaluación Impacto Ambiental. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León. (1).	Sí
Viceconsejería de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León. (1).	Sí
Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo. Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León. (2).	Sí
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.	Sí
Dirección General de Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	Sí
Dirección General de Salud Pública. Consejería de Sanidad de la Junta de Castilla y León.	Sí
Agencia de Protección Civil de la Junta de Castilla y León.	Sí
Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid.	Sí
Diputación Provincial de Valladolid.	No
Subdelegación del Gobierno en Valladolid.	No
Cátedra de Ecología de la Facultad de Ciencias de Castilla y León.	No
Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León.	No

Consultados*	Contestaciones
Instituto Geológico y Minero de España.	Sí
Ministerio de Defensa.	Sí
Subdirección General de Planificación Ferroviaria. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	Sí
Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental.	No
Dirección General de Protección Civil y Emergencias. Ministerio de Interior.	Sí
Ayuntamiento de Geria.	No
Ayuntamiento de San Miguel del Pino.	No
Ayuntamiento de Tordesillas.	Sí
AEDENAT.	No
Ecologistas en Acción.	Sí
FAT Amigos de la Tierra.	No
Greenpeace.	No
SEO/BirdLife.	No
WWF España.	No
Sociedad de Conservación Vertebrados.	No
Asociación Defensa y Estudios de la Naturaleza (ASDEN).	No
Federación Ecologista de Castilla y León.	No

- * La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la que se presenta en la tabla.
- ⁽¹⁾ Respuesta de la Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal. Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.
- ⁽²⁾ Respuesta de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras. Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

Tabla 2. Alegaciones recibidas en la información pública

Mirikay, SA.
Comunidad de Regantes Canal de Tordesillas.
Urbanización El Montico.
Hotel Resort El Montico SL.
Varios particulares (82).

