

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

8148 *Resolución de 27 de junio de 2017, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Mejora de la capacidad en el corredor de la autovía A-31 en el tramo La Roda-Chinchilla (Albacete).*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado a) del grupo 6, del anexo I, del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (la «Ley de Evaluación de Impacto Ambiental»), por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

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

1. *Información del proyecto: promotor y órgano sustantivo. Antecedentes. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética*

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

El proyecto tiene como objeto la mejora de la capacidad de la actual autovía A-31, mediante la ejecución de un tercer carril por calzada, en un tramo aproximado de 71 km, entre La Roda y Chinchilla de Montearagón (Albacete).

Dicho tramo de la autovía A-31 ha experimentado, desde el año 2006, un incremento importante de tráfico, agravado los fines de semana y periodos vacacionales, especialmente en época estival. Además, en las márgenes del tramo de la autovía A-31, en el entorno de Albacete, entre La Gineta y Chinchilla de Montearagón, existen actualmente numerosas zonas industriales que generan un tráfico de agitación importante, entorpeciendo la funcionalidad de la autovía A-31 como vía para el tráfico de largo recorrido.

El presente proyecto se planteó inicialmente como la prolongación de la autopista de peaje AP-36 (Ocaña-La Roda) en el tramo La Roda-Chinchilla (Albacete), como solución para el problema de congestión que se produce en el tramo de la autovía A-31, principalmente entre las localidades de La Roda y Albacete. Sin embargo, dicha prolongación de la AP-36 finalmente se descarta, al no ser rentable desde un punto de vista económico, y suponer una mayor afección a los valores ambientales del entorno.

Por tanto, el promotor plantea el aumento de la capacidad de la Autovía A-31, que mejorará las conexiones entre el centro de la península y las provincias de Alicante y Murcia.

La construcción del tercer carril por calzada se realizará por el lado exterior, en el tramo comprendido entre los pp.kk. 4+500 y 52+850; y por la mediana, entre los pp. kk. 52+850 y 71+261. No se plantea ninguna actuación en el tramo comprendido entre los pp.kk. 0+000-4+500, correspondiente a la conexión de la autopista de peaje AP-36 (Ocaña-La Roda) con la autovía A-31 afectada por el presente proyecto.

La ejecución de un tercer carril en cada sentido en la actual autovía A-31, en un tramo de 71.261 m, permitirá mantener una velocidad de 120 km/h, diseñándose con radios y pendientes acordes al tramo de la autovía A-31 ya en servicio, para dar uniformidad a la misma en planta y alzado.

El tercer carril tendrá una anchura de 3,5 m, manteniendo un arcén exterior e interior de 2,5 y 1 m, respectivamente, según la ejecución se realice por el exterior o por la mediana de la autovía A-31.

El proyecto, con la alternativa finalmente seleccionada tras el proceso de evaluación, incluye la ejecución las siguientes actuaciones:

Remodelación de enlaces	Principales estructuras
Enlace La Roda Oeste. Enlace C-313 La Roda-Cuenca. Enlace CM-3106 La Roda-Fuensanta. Enlace La Roda Este. Enlace Montalvos. Enlace La Gineta Oeste (N-320). Enlace La Gineta Este. Enlace Vías de Servicio-Urbanización. Enlace Urbanización El Trigal. Enlace Polígono Industrial Campollano. Enlace Albacete-Requena (N-322/A-32). Enlace Albacete Este (CM-332). Enlace con A-30 (Murcia).	Ampliación de pasos superiores (16) e inferiores (10) existentes. Demolición y ejecución de nuevos pasos superiores (5). Ampliación viaducto Tajo-Segura (p.k. 15+700). Ampliación de pasarela (p.k. 46+430). Ampliación paso inferior Canal D ^a . María Cristina (p.k. 46+840).

La ampliación a tercer carril de la autovía A-31 afecta a los términos municipales de La Roda, Montalvos, La Gineta, Albacete y Chichilla de Montearagón, provincia de Albacete.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

El proyecto se ubica en el entorno de la autovía A-31, desde la conexión con la autopista AP-36 Ocaña-La Roda, al norte de la provincia de Albacete con su límite con Cuenca, hasta el p.k. 99 de la autovía A-31, superada la localidad de Chinchilla de Montearagón (Albacete).

Respecto a la geomorfología, la zona de estudio se localiza fundamentalmente dentro de la amplia Llanura Manchega Oriental, denominada «Llanos de Albacete», hasta las estribaciones occidentales de la Sierra de Montearagón en la parte final del trazado.

Las actuaciones proyectadas se localizan dentro del ámbito de la cuenca hidrográfica del Júcar. Los cauces fluviales existentes en el entorno del proyecto presentan un carácter discontinuo y estacional, donde destaca la presencia de los ríos Lezuza y Balazote o Arquillo, el cual está encauzado artificialmente a través del Canal de D.^a María Cristina a su paso por Albacete, el Barranco de la Escartana, así como el trasvase Tajo-Segura. Desde el punto de vista hidrogeológico la zona de estudio afecta a la unidad hidrogeológica 08.29 Mancha Oriental.

En el área de estudio, la vegetación natural se alterna con amplios sectores cultivados (herbáceos, viñedo y almendros) y pastizales secos o espartales. Los hábitats característicos de la zona son garrigas con coscoja, comunidades arbustivas dominada por la coscoja (*Quercus coccifera*), acompañada por enebro (*Juniperus oxycedrus*), sabina (*Juniperus phoenicea*), espino negro (*Rhmanus lycioides*), retama (*Retama sphaerocarpa*), etc. Los huecos dejados por este estrato arbustivo se cubren con romerales y otros matorrales basófilos, y de forma dispersa, pies de encina (*Quercus ilex*).

Los hábitats de interés comunitario existentes en la zona de estudio son, 5210 Matorrales arborescentes de *Juniperus spp.*, 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*, 9340 Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia* y 9560* Bosques endémicos de *Juniperus spp.*

En el ámbito de actuación existen elementos geomorfológicos característicos de paisajes calcáreos, como son dolinas, uvalas y lagunas endorreicas, de acuerdo con la Ley 9/1999, de 26 de mayo, de Conservación de la Naturaleza de Castilla-La Mancha.

La zona de actuación, fundamentalmente agrícola, presenta especial importancia para las aves esteparias, como la avutarda (*Otis tarda*), sisón común (*Tetrax tetrax*), ganga ibérica y ortega (*Pterocles alchata* y *Pterocles orientalis*) y alcaraván (*Burhinus oediconemus*), y las rapaces asociadas a las zonas de cultivo, como el cernícalo primilla (*Falco naumanni*), aguilucho pálido (*Circus cyaneus*), aguilucho lagunero (*Circus aeruginosus*) y aguilucho

cenizo (*Circus pygargus*), especies todas ellas catalogadas como vulnerables, en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha (Decreto 33/1998, de 5 de mayo), a excepción del alcaraván común, de interés especial.

El área sur de estudio se encuentra dentro de la zona de dispersión del águila azorperdicera (*Aquila fasciata*), especie catalogada en peligro de extinción según el citado Catálogo Regional, donde pueden localizarse ejemplares juveniles.

Dentro del entorno próximo de la actuación, al sudeste de Chinchilla de Montearagón, se encuentra la Reserva Natural de la Laguna de Pétrola, que es además Refugio de Fauna, debido a la importante comunidad de anátidas nidificantes e invernantes que acoge. Dicha laguna forma parte de un complejo lagunar que constituye la Zona de Especial Conservación (ZEC) ES4210004 Lagunas Saladas de Pétrola y Salobrejo y Complejo Lagunar de Corral Rubio, espacio incluido en la Red Natura 2000.

En el entorno de Chinchilla lindando por el norte con la A-31, se localiza uno de los seis núcleos de la Zona Especial para la Aves (ZEPA) ES0000153 Área Esteparia del Este de Albacete, también incluida en la Red Natura 2000.

El extremo este de la zona de actuación coincide con el Área Importante para las Aves (IBA) n.º 182, Pétrola-Almansa-Yecla.

En el ámbito de estudio destaca la presencia de numerosos elementos pertenecientes al patrimonio cultural y arqueológico y vías pecuarias.

3. Resumen del proceso de evaluación

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

La tramitación se inició con fecha 5 de marzo de 2010, al recibirse en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación inicial relativa al proyecto, antes denominado Prolongación de la autopista AP-36. Tramo: La Roda-Chinchilla (Albacete).

La entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 28 de abril de 2010, estableció un periodo de consultas a instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, para determinar el alcance del estudio de impacto ambiental y señalar las implicaciones ambientales del proyecto. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	X
Confederación Hidrográfica del Júcar.	X
Subdelegación del Gobierno en Albacete.	—
Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	—
Organismo Autónomo de Espacios Naturales de Castilla-La Mancha de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	—
Dirección General del Agua de la Consejería de Ordenación de Territorio y Vivienda de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General de Planificación Territorial de la Consejería de Ordenación de Territorio y Vivienda de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	—
Dirección General de Carreteras. Consejería de Ordenación de Territorio y Vivienda. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Política Forestal. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	-
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura, Turismo y Artesanía. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Ayuntamiento de Albacete.	X
Ayuntamiento de Balazote (Albacete).	-
Ayuntamiento de Barrax (Albacete).	X
Ayuntamiento de Chinchilla de Montearagón (Albacete).	-
Ayuntamiento de Fuensanta (Albacete).	-
Ayuntamiento de La Gineta (Albacete).	X
Ayuntamiento de La Herrera (Albacete).	-
Ayuntamiento de Hoya-Gonzalo (Albacete).	-
Ayuntamiento de Montalvos (Albacete).	-
Ayuntamiento de Pozo Cañada (Albacete).	X
Ayuntamiento de Pozuelo (Albacete).	-
Ayuntamiento de La Roda (Albacete).	X
Ayuntamiento de Tarazona de la Mancha (Albacete).	-
WWF/ADENA.	-
SEO/Birdlife.	-
Ecologistas en Acción en Albacete.	-
Sociedad Albacetense de Ornitología (SAO).	X

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

Alternativas.

Se deberá justificar la viabilidad ambiental y económica de la actuación proyectada, considerando los efectos acumulativos y sinérgicos con otras infraestructuras existentes (autovía A-31, línea de alta velocidad, línea de ferrocarril convencional, etc.).

Con objeto de minimizar la fragmentación del territorio, se aprovecharán los corredores abiertos por las citadas infraestructuras existentes, teniendo en cuenta que el proyecto presentará un menor impacto si el trazado discurre de forma paralela y lo más cerca posible de la autovía A-31, y de la línea de alta velocidad Madrid-Levante.

El estudio de impacto ambiental deberá contemplar la alternativa de ejecutar un tercer carril por sentido en la autovía A-31, entre La Roda y Chinchilla de Montearagón.

Ruido.

El estudio de impacto ambiental deberá contar con un estudio de ruido que analice y valore las afecciones sobre zonas habitadas y espacios naturales protegidos, y establezca las medidas correctoras necesarias para el cumplimiento de los valores límite de inmisión en las diferentes áreas acústicas.

Préstamos y vertederos.

El estudio de impacto ambiental identificará los préstamos, vertederos y zonas de instalaciones auxiliares. Asimismo, se recogerá el balance global de movimientos de tierras, desmontes, terraplenes y taludes resultantes.

Hidrología superficial y subterránea.

Será necesario un análisis y valoración de la afección a la hidrología superficial y subterránea, prestando especial al posible riesgo de inundación producida por la infraestructura proyectada, proponiendo las medidas correctoras a aplicar para evitar la afección a los cauces naturales de escorrentía existentes.

Espacios protegidos. Vegetación y fauna.

El estudio de impacto ambiental incluirá un apartado específico que analice la afección del proyecto sobre los espacios incluidos en la Red Natura 2000 presentes en el ámbito de actuación. Asimismo, se analizará y valorará la posible afección sobre los hábitats de interés comunitario y especies amenazadas existentes en el entorno de actuación.

Se prestará especial atención a los hábitats formados principalmente por encinares, coscojares con sabina mora y formaciones arbustivas que sustituyen al encinar, así como a la posible fragmentación de los hábitats potenciales para las aves esteparias, debido a la ejecución de la infraestructura prevista, que puede producir el aislamiento y la pérdida de conectividad entre poblaciones al reducirse la permeabilidad territorial.

Paisaje.

Se identificará, analizará y evaluará los posibles impactos producidos sobre el paisaje, siendo necesario incluir un plan de revegetación, restauración ambiental e integración paisajística.

Patrimonio cultural.

Será necesario realizar un estudio de valoración de afecciones al patrimonio histórico, cultural y arqueológico, y se evitará la afección a las vías pecuarias presentes en el ámbito del proyecto.

Planeamiento urbanístico.

Se analizará la posible afección sobre el planeamiento urbanístico de los municipios afectados, para lo que se tendrá en cuenta los instrumentos de planificación existentes y en tramitación.

Con fecha 11 de noviembre de 2010, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental trasladó al promotor el resultado de las contestaciones a las consultas, 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.

Tras considerarse adecuadamente justificada y valorada, se seleccionó la Alternativa 13, que corresponde a la mejora de la capacidad de la actual autovía A-31. La Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental del proyecto con la denominación definitiva, Mejora de la capacidad en el corredor de la autovía A-31 en el tramo La Roda-Chinchilla, al trámite de información pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado («BOE»), n.º 101, de 28 de abril de 2015, en el Boletín Oficial de la Provincia de Albacete, n.º 51, de 6 de mayo de 2015, y en el diario La Tribuna de Albacete, de 29 de abril de 2015.

Con fecha 14 de agosto de 2015, se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, procedente de la Dirección General de Carreteras, el expediente completo del proyecto, que incluye el resultado de la información pública, el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental.

Durante el periodo de información pública se han recibido un total de 13 informes y alegaciones, correspondientes a administraciones públicas (5), ayuntamientos (6) y empresas particulares (2). Tras la información pública, con carácter extemporáneo, el promotor remite informes de la Viceconsejería de Medio Ambiente de Castilla-La Mancha, de 24 de agosto de 2015, y de la Viceconsejería de Cultura de Castilla-La Mancha, de 8 de abril de 2016.

A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos del proceso de participación pública para la alternativa finalmente seleccionada:

La Confederación Hidrográfica del Júcar remite el mismo informe de consultas previas, en el que realiza una serie de consideraciones para la protección de la hidrología superficial y subterránea, las cuales se integran en el apartado 4.2.3, hidrología, de la presente resolución.

El promotor responde que las consideraciones realizadas por la Confederación Hidrográfica del Júcar se tendrán en cuenta en las fases posteriores de proyecto de trazado y construcción. Asimismo, se cumplirán en todo momento las prescripciones establecidas por la Confederación Hidrográfica del Júcar y la instrucción 5.2-IC de Drenaje Superficial, prestando especial atención a las zonas de dominio público hidráulico y las posibles zonas inundables afectadas por el proyecto.

La Subdelegación del Gobierno en Albacete no realiza consideraciones al proyecto.

La Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Fomento señala que la ejecución de un tercer carril de la autovía A-31 requiere la ampliación de varios pasos inferiores en los cruces con las líneas ferroviarias: LAV Madrid-Levante y línea convencional Madrid-Valencia, titularidad de ADIF.

El promotor responde que en los proyectos de trazado y construcción se atenderán los condicionantes que establezca ADIF para los citados cruces.

La Viceconsejería de Medio Ambiente de Castilla-La Mancha, de acuerdo a los informes del Servicio de Calidad e Impacto Ambiental, y del Servicio de Montes y Espacios Naturales de Albacete, concluye que la alternativa seleccionada (alternativa 13) es la que menores impactos ambientales generaría, ya que aprovecha el corredor existente de la A-31, lo que minimiza la fragmentación del hábitat para la fauna, y la afección sobre la cubierta vegetal y hábitats de interés comunitario.

También considera que el estudio de impacto ambiental ha tenido en cuenta las recomendaciones realizadas por la entonces Dirección General de Evaluación Ambiental durante la fase de consultas previas.

Teniendo en cuenta un área de afección directa de 100 m a cada lado de la autovía, señala que se producirá una ocupación temporal de 1,06 ha de la ZEPA Área Esteparia del Este de Albacete, si bien, el cumplimiento de las medidas propuestas por dicho organismo permitirá evitar efectos negativos sobre la citada ZEPA.

Considera adecuadas las medidas adoptadas por el promotor para garantizar la permeabilidad de la fauna, a través de la adaptación de cruzamientos y obras de drenaje, si bien, la densidad de número de pasos propuestos no cumple lo recomendado en las «Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las infraestructuras de transporte» (Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, 2008), por lo que sugiere que el proyecto de construcción se ajuste lo máximo posible a esta recomendación. En relación con los pasos de fauna, realiza una serie de consideraciones, que se recogen en el condicionado de la presente declaración de impacto ambiental.

Entre los pp.kk. 14+000 y 26+000, y 67+000 hasta el final del trazado, con objeto de evitar molestias durante la fase de construcción sobre la reproducción y nidificación de la avifauna esteparia protegida, se recomienda que no se realicen las operaciones más ruidosas (voladuras, movimientos de tierra, desbroces) en el periodo comprendido entre los meses de febrero y julio, ambos inclusive.

Informa favorablemente las zonas de exclusión establecidas para la ubicación de las instalaciones auxiliares, parques de maquinaria y zonas de acopio.

Estima adecuada la selección de vertederos, por corresponder con áreas degradadas por actividades de extracción de áridos, estar ubicados próximos a la autovía, y localizarse fuera de la zona de exclusión preestablecida. Si estas extracciones estuvieran abandonadas, se requerirá autorización como actividad de valorización de residuos, según la Ley 21/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, y el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. Además, si fuese necesario, sugiere la utilización del vertedero localizado en la parcela 20162 del polígono 2, del T.M. de La Gineta.

En caso de que finalmente fuera necesario algún préstamo para las obras, se deberá consultar previamente al órgano ambiental para su preceptiva valoración medioambiental. Las canteras y graveras utilizadas para la ejecución de las obras deberán contar con las correspondientes autorizaciones y disponer de un plan de restauración aprobado.

Si bien el cómputo global hace favorable esta opción, la alternativa seleccionada es la que mayor afección produce en cuanto a ruidos en zonas habitadas, si bien, el estudio de impacto ambiental propone la instalación de barreras acústicas con objeto de alcanzar los valores de calidad acústica establecidos en la legislación vigente. Respecto a la tipología de barrera acústica, recomienda el uso de caballones en aquellos tramos en los que sea técnicamente viable, por la mayor integración ambiental que generan, y por resultar más ventajosa en términos de coste-eficiencia.

Considera que el trasplante de ejemplares de encinas en las 2,35 hectáreas afectadas del hábitat 9340 Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia* es poco viable.

Indica que durante la fase de funcionamiento se van a producir inevitablemente efectos adversos sobre la avifauna esteparia, ocasionando una alteración de su hábitat de campeo, reproducción y nidificación. Por lo que, además de la reposición de las líneas eléctricas afectadas por el proyecto, sugiere como medida complementaria la corrección de un poste de tendido eléctrico peligroso para la avifauna, por cada kilómetro de autovía que se mejore.

Por otro lado, tal y como propone el estudio de impacto ambiental para otras zonas sensibles, recomienda, en coordinación con la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Albacete, la instalación de caballones de 2,5 m de altura en ambos lados de la infraestructura, empleando para ello las tierras sobrantes, entre los pp.kk. 17+500 y 24+500, con objeto de reducir el efecto barrera y evitar atropellos para la avifauna esteparia, aumentar el aislamiento acústico y reducir la visibilidad de la infraestructura. Estos pp.kk. constituyen los extremos del límite suroccidental del área focal para la avutarda detectada al noroeste del núcleo de La Gineta. Los citados caballones de tierra serán objeto de las medidas de integración paisajística propuestas en el estudio de impacto ambiental.

Considera necesario tener en cuenta otras recomendaciones para la mejora en la integración ambiental del proyecto, medidas que se recogen en el condicionado de la presente declaración de impacto ambiental.

Respecto a las vías pecuarias afectadas, se tendrá en cuenta lo establecido en la Ley 9/2003, de 20 de marzo, de Vías Pecuarias de Castilla-La Mancha, por la que se mantendrá la anchura y continuidad del tránsito ganadero y su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios. Por último, se repondrá la Colada del Camino de los Romanos, de 10 m de anchura, entre el paso superior de camino (p.k. 20+860) y el paso superior de enlace de Montalvos (p.k. 24+050), o bien, se estudiará llevar a cabo la ampliación de la autovía por el margen contrario para no afectar a dicha vía pecuaria.

El promotor contesta que, durante los proyectos de trazado y construcción, se estudiará la posibilidad de aumentar la permeabilidad de la actual autovía A-31 mediante la construcción de pasos superiores adicionales, para ajustarse lo máximo posible a las Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las infraestructuras de transporte; se procederá a la reposición de todas las

vías pecuarias afectadas, evitando, si es posible, la afección a la Colada del Camino de los Romanos; y se estudiarán con detalle los tramos en los que sea técnica y económicamente viable la disposición de caballones de tierra como barreras acústicas.

En el proyecto de construcción y plan de vigilancia ambiental se concretarán las posibles zonas afectadas con vegetación natural, y se determinará la necesidad, en su caso, de realizar las tareas de jalonamiento bajo la supervisión del personal del órgano competente de Castilla-La Mancha.

Respecto a la sugerencia de corrección de postes de tendidos eléctricos peligrosos, esta medida se estudiará con detalle durante la redacción del proyecto de construcción, en coordinación con el órgano competente de Castilla-La Mancha.

La Dirección General de Carreteras de Castilla-La Mancha considera adecuada la alternativa seleccionada de ampliación de la autovía A-31 mediante un tercer carril por calzada, y señala la necesidad de coordinación en la remodelación de los enlaces con la red de carreteras autonómicas, en especial, en el enlace con la CM-220 junto a la población de La Gineta.

La remodelación de los enlaces se estudiará en los proyectos de trazado y construcción, previa coordinación con los organismos competentes.

La Agencia del Agua de Castilla-La Mancha indica que la actuación proyectada no afecta a ninguna instalación, red o servicio existente o futuro gestionado por dicho organismo, ni se recoge ningún aspecto relacionado con sus competencias.

La Viceconsejería de Cultura de Castilla-La Mancha condiciona la realización del proyecto al cumplimiento de una serie de actuaciones, las cuales se recogen en el condicionado de la presente declaración de impacto ambiental.

Entre estas medidas, se indica que, en caso de aparición de restos arqueológicos y/o paleontológicos durante el transcurso de las obras, será necesaria la comunicación de los hallazgos para garantizar su correcta valoración antes de continuar con la ejecución del proyecto en dicha área. Cualquier modificación del emplazamiento o de las condiciones del proyecto autorizado, deberá contar con el visado y la autorización del organismo competente de Castilla-La Mancha.

El Ayuntamiento de Albacete considera que el estudio de impacto ambiental presenta una cartografía y una descripción de la alternativa elegida a las que falta claridad.

No obstante, señala que la alternativa seleccionada es la que menor impacto ambiental provoca, ya que supone una menor fragmentación del territorio, discurre por terrenos muy antropizados y no afecta a ningún hábitat de interés comunitario dentro de dicho término municipal, o a la cubierta vegetal competencia del ayuntamiento, si bien, el proyecto puede afectar al ámbito urbano de segunda residencia El Trigal, y a la carretera del Cementerio. Propone el cumplimiento de una serie de medidas, entre las que destacan las siguientes:

La inclusión de un cuarto carril en tramos puntuales con fuerte pendiente y zonas de enlaces con otras vías en las que exista un tráfico importante.

La restitución de la pasarela ciclista y peatonal que conecta el carril bici urbano con el carril bici de la ribera del Júcar (p.k. 48+200). Se evitará afectar al carril bici entre la pasarela peatonal al Cementerio y el enlace con el Canal de María Cristina (pp.kk. 46+430-46+840).

La continuidad de las vías pecuarias Cordel del Camino del Ancho, Cordel de la Gineta a Chinchilla y Vereda de Torrecica, adaptando los dos primeros cruces como pasos de fauna adecuados. Los pasos de fauna deberán contar con plantaciones dispuestas en forma de embudo colector hacia los mismos.

La creación de un corredor verde entre las vías pecuarias afectadas, por su lado norte, en un superficie similar a la ocupada por la infraestructura mediante la reforestación con vegetación autóctona de la zona, que permita la unión de dichas vías pecuarias a través del área de afección de la autovía (hábitat de cuneta), a modo de zona verde periurbana que pueda ser utilizada por la fauna circundante y que la dirija hasta los pasos de fauna.

Las labores de mantenimiento de la vegetación se prologarán durante dos años o hasta que se considere consolidada el 80% de las plantaciones realizadas.

En caso de afectar a arbolado de competencia municipal, como pueden ser algunos pinos junto a la carretera del Cementerio, se deberá contar con autorización previa a la corta, traslado o trasplante del arbolado afectado.

La inclusión de un estudio de ruido en el que se especifiquen, según las características e intensidades del tráfico, los niveles de ruido emitidos, los niveles de inmisión y las zonas pobladas que pueden ser afectadas, para establecer las pantallas acústicas necesarias y sus características.

Los materiales sobrantes de los desmontes se reutilizarán en la obra, siempre que sea posible, o en su caso, se utilizarán en la restauración de canteras abandonadas. Los residuos de demolición y construcción se gestionarán de acuerdo al Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero.

Disminución de las alturas de terraplenes y taludes, y suavizar su pendiente.

Instalación de pantallas vegetales de gran porte que permitan el cruce de la avifauna a una altura suficiente, reduciendo el riesgo de mortalidad por colisión y la mejora de la seguridad vial.

Se deberá garantizar la continuidad y restitución de los caminos, infraestructuras y servicios municipales afectados.

En relación con las cuestiones planteadas por el Ayuntamiento de Albacete, el promotor indica que las medidas preventivas y correctoras serán revisadas y dimensionadas con exactitud en el proyecto de trazado y construcción, que incluirán: Un estudio de tráfico que determinará o no la necesidad de incluir un cuarto carril en determinados tramos. La reposición adecuada de todas las vías pecuarias afectadas y de la pasarela ciclista y peatonal existente (p.k. 48+200). Un estudio específico de ruido que determinará la necesidad, en su caso, la ubicación concreta de las barreras acústicas. Un estudio de la gestión de residuos, que determinará la posibilidad o no de reutilización de los residuos generados en la obra y los vertederos en los que podrán depositarse, en caso que no puedan ser reutilizados.

El proyecto de restauración vegetal incluirá todas las medidas necesarias para la adecuada reforestación de los terrenos afectados y se indicará el tiempo durante el que se extenderán las labores de mantenimiento de las plantaciones incluidas en la integración paisajística del proyecto. En caso de necesidad de afección a arbolado, se solicitará autorización previa al Ayuntamiento para cualquier corte, traslado o trasplante.

Las actividades de reutilización de desmontes, restauración de canteras abandonadas, reducción de altura de los terraplenes y desmontes, descompactación de terrenos, plantaciones en pasos de fauna e instalación de pantallas vegetales grandes serán estudiadas, siempre que sean técnica, funcional y económicamente viables, en las fases de proyectos de trazado y construcción.

Se estudiará la continuidad y restitución de los caminos, infraestructuras y servicios municipales afectados.

El Ayuntamiento de Balazote considera que la alternativa 1 es la más adecuada, por tener un punto de cruce con la futura A-32, Linares-Albacete, junto a dicho término municipal, lo que permitiría un mayor desarrollo económico de la comarca.

El Ayuntamiento de Chinchilla de Montearagón considera la alternativa 8 como la más adecuada en relación al acceso y visualización de la localidad en general, y en la actividad de los polígonos industriales en particular.

El promotor indica que el estudio informativo y estudio de impacto ambiental incluyen un análisis multicriterio, en el que se tienen en cuenta aspectos funcionales, ambientales, territoriales y de rentabilidad económica y social, concluyendo que la opción más favorable (alternativa 13) es aumentar la sección transversal de la autovía A-31, con un carril adicional en cada calzada.

El Ayuntamiento de La Gineta indica que, por aprobación de nueva normativa urbanística, existen áreas de suelo urbanizable, suelo rústico de reserva y suelo rústico no urbanizable de protección, afectados por el proyecto. Señala que las obras de drenaje propuestas en el p.k. 29+058 (dos tubos de 1,80 m de diámetro) resultan insuficientes para

solucionar los problemas de inundaciones que se producen en el casco urbano en época de fuertes lluvias. Plantea mejorar el enlace de acceso Este a La Gineta, y construir uno nuevo para el polígono industrial Torobizco.

La afección al planeamiento urbanístico y el estudio de detalle de las obras de drenaje y accesos definitivos se realizará en los proyectos de trazado y construcción.

El Ayuntamiento de La Roda, junto con la Asociación de Empresas del Polígono Industrial El Salvador (ADESAL) y la Confederación de Empresarios de Albacete (FEDA), solicitan que se dote de salidas y accesos desde las zonas industriales existentes a la autovía A-31 en ambos sentidos.

El promotor indica que en los proyectos de trazado y construcción se estudiarán los enlaces que sirven de acceso a dichas zonas industriales.

El Ayuntamiento de Pozo Cañada manifiesta que no existe oposición técnica a la alternativa seleccionada.

Autovía de Los Llanos, S.A. (Aullasa) señala que la ejecución del proyecto supondría una afección excepcional sobre conservación y explotación de la autovía A-31. Tramo: La Roda-Bonete (pp.kk. 29,8-124,0), cuya empresa es titular.

Nobledul, S.L. señala que la modificación del enlace La Roda Este puede afectar a terrenos de su propiedad por inundaciones.

El estudio de detalle de las obras de drenaje y enlaces definitivos se realizará en los proyectos de trazado y construcción.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.

El proyecto se plantea inicialmente como la prolongación de la autopista de peaje AP-36 (Ocaña-La Roda), en el tramo La Roda-Chinchilla (Albacete), estudiándose los siguientes corredores y ejes de trazado: Corredor Sur (Ejes Sur-a y Sur-b), Corredor Norte (Ejes Norte-a y Norte-b), Corredor Conexión Norte-Sur (Ejes Conexión S/N y Conexión N/S) y Corredor Conexión con A-30 (Ejes Conexión A-30-a y Conexión A-30-b), de cuya combinación de ejes surgían 12 alternativas de trazado, además de dos posibles alternativas para la conexión con la autovía A-30. Tras el periodo de consultas ambientales, el promotor estudia y desarrolla una alternativa más, la alternativa 13, consistente en un tercer carril en ambos sentidos de la autovía A-31.

En una primera fase del Estudio Informativo (Fase A), se descartan aquellas alternativas (2, 4, 9 y 10, y conexión A-30-a) que presentan mayores impactos y menores ventajas respecto al trazado, y en relación con aspectos ambientales, geológicos y geotécnicos, urbanísticos y económicos.

Las alternativas finalmente estudiadas se recogen en la Fase B del Estudio Informativo. El promotor realiza un análisis multicriterio de las alternativas propuestas, desde el punto de vista ambiental, funcional, territorial y económico. Se selecciona la Alternativa 13 (tercer carril en la autovía A-31), por ser la alternativa más ventajosa.

La alternativa seleccionada, consistente en una ampliación y no en la construcción de una nueva infraestructura, requiere un menor movimiento de tierras, supone una menor afección al suelo, vegetación, espacios protegidos, patrimonio cultural, etc. Por otro lado, de acuerdo con los resultados del estudio de fragmentación del hábitat para la avutarda, la alternativa seleccionada es la que supone una menor afección para la especie, por no constituir una barrera adicional para los movimientos de los ejemplares presentes en la zona.

También la Viceconsejería de Medio Ambiente de Castilla-La Mancha considera que la alternativa seleccionada (Alternativa 13) es la que menor impacto ambiental generaría, ya que aprovecha el corredor existente de la A-31, lo que minimiza la fragmentación del hábitat para la fauna y la afección sobre la cubierta vegetal.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias. Seguimiento ambiental.

A continuación se recogen los impactos más significativos y las medidas preventivas y correctoras diseñadas para su prevención o minimización. Para ello se ha tenido en cuenta el estudio de impacto ambiental y los informes recibidos como respuesta al trámite de consultas previas e información pública, mencionados en el apartado 3 de la presente resolución.

4.2.1 Calidad atmosférica y acústica.

Durante la fase de construcción, las principales afecciones sobre la calidad atmosférica se producirán por el aumento de partículas en suspensión y contaminantes atmosféricos derivado del tránsito de la maquinaria, movimiento de tierras y la acumulación de materiales de la obra. Durante la fase de explotación, el tráfico de vehículos supondrá la emisión de gases contaminantes procedentes de la combustión de hidrocarburos, si bien el promotor considera que aumento de las emisiones se producirá por un incremento natural del tráfico, y no por la nueva obra de ampliación prevista.

Para reducir el impacto sobre la calidad del aire, el promotor propone medidas, como el riego de caminos y zonas de obras, el transporte cubierto de los materiales, la limitación de la velocidad y el mantenimiento adecuado de los vehículos y maquinaria de obra, de tal forma que se asegure el cumplimiento de la normativa vigente referente a emisiones atmosféricas.

Por otro lado, se generará un incremento de los niveles sonoros debido a los trabajos de construcción y al aumento del tránsito de vehículos durante la fase de obras, que continuará en la fase de explotación, debido a la circulación de vehículos por la infraestructura ampliada.

De acuerdo con el promotor, y según el estudio de tráfico, el aumento del nivel de ruido previsto en la alternativa seleccionada, se debe al incremento natural del tráfico y no por la nueva obra, estimando que los niveles sonoros previstos para el 2025 supondrían aproximadamente un incremento algo inferior a 1 dBA respecto al ruido actual.

El promotor ha realizado un estudio preliminar de contaminación acústica a nivel de estudio informativo, donde realiza una modelización y cálculo predictivo del ruido en la situación futura. Del resultado de dicho estudio de ruido, considerando los resultados más restrictivos para el periodo nocturno, se propone la instalación de pantallas acústicas de acuerdo a la siguiente tabla:

Término municipal	pp.kk.	Margen	Tipo edificación	Altura de pantalla acústica estimada (m)	Longitud de pantalla acústica estimada (m)
La Roda.	9+500-9+700	Derecha.	Centro educativo.	4	480
La Roda.	11+200-11+300 12+300	Derecha.	Centro educativo.	2	1.258
La Roda.	11+800	Izquierda.	Vivienda aislada.	3	300
La Gineta.	14+000	Izquierda.	Vivienda aislada.	2	300
La Gineta.	27+500-30+000	Derecha.	Residencial.	4	2.658
La Gineta.	32+700-33+100	Derecha.	Residencial.	4	956
La Gineta.	36+700-37+100	Derecha.	Residencial.	4	896
Albacete.	39+500	Izquierda.	Vivienda aislada.	2	300
Albacete.	40+500	Izquierda.	Vivienda aislada.	4	300
Albacete.	45+000	Izquierda.	Vivienda aislada.	2	300
Albacete.	45+600-48+500	Derecha.	Centro educativo y residencial.	4	2.791
Albacete.	46+500	Izquierda.	Residencial.	4	728

Término municipal	pp.kk.	Margen	Tipo edificación	Altura de pantalla acústica estimada (m)	Longitud de pantalla acústica estimada (m)
Albacete.	48+000-48+500	Izquierda.	Residencial.	3	300
Albacete.	48+900-49+200	Derecha.	Residencial.	4	300
Albacete.	49+700-50+000	Derecha.	Residencial.	4	600
Albacete.	49+700	Izquierda.	Vivienda aislada.	4	300
Chinchilla.	52+500	Derecha.	Vivienda aislada.	2	300
Chinchilla.	55+200	Izquierda.	Vivienda aislada.	2	300
Chinchilla.	57+200	Derecha.	Vivienda aislada.	2	300
Chinchilla.	62+000-62+600	Derecha.	Residencial.	4	300
Chinchilla.	62+000-62+600	Izquierda.	Residencial.	4	1.039
Chinchilla.	65+000-65+300	Derecha.	Residencial.	2	868
Total					15.874

El promotor contempla la realización de un estudio de ruido más detallado en la fase del proyecto constructivo, así como realizar el seguimiento de los niveles sonoros durante la fase de construcción y explotación, de tal modo que permita incorporar, en caso necesario, las medidas correspondientes con objeto de cumplir con la legislación vigente.

Por otro lado, el proyecto incluye el empleo prioritario, en los firmes de este proyecto, de betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos, de acuerdo con la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso; del Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, y de la Orden FOM/891/2004, de 1 de marzo, que aprueba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de Carreteras y Puentes (PG-3).

4.2.2 Geomorfología y edafología.

Respecto a la geomorfología, las principales afecciones se podrán producir durante la fase de construcción, como consecuencia de los movimientos de tierra necesarios en los terraplenes, desmontes, explanaciones y vertidos de tierras, dando lugar a la modificación de la morfología natural de la zona, a la reducción de la estabilidad de las laderas y al aumento de los procesos erosivos. No obstante, dado que el proyecto consiste en la ampliación de un tercer carril por sentido en la actual autovía A-31, coincidiendo en planta y alzado, y dada la topografía llana de la zona de actuación, no se prevén afecciones significativas respecto a la geomorfología.

El balance del movimiento de tierras previsto en el proyecto es el siguiente:

Excavación en tierra (desmonte): 998.681,20 m³.

Terraplén (relleno): 332.813,30 m³.

Tierra vegetal: 100.018,60 m³.

Suelo de estabilizado (explanada): 234.211,10 m³.

Suelo seleccionado (explanada): 236.374,70 m³.

El promotor señala que los materiales necesarios para formación de terraplenes y rellenos procederán de los materiales excavados en la propia obra, por lo que no se prevé la apertura de préstamos. Por otro lado, se estima un volumen aproximado de 787.379 m³ de tierras sobrantes con destino a vertedero, por lo que el promotor propone, a lo largo del tramo afectado, 5 zonas degradadas por actividades previas de extracción de áridos, terrenos improductivos y sin valor medioambiental, que disponen de capacidad suficiente para acoger dicho volumen de sobrantes.

Los materiales externos para la ejecución de las obras procederán de canteras y extracciones debidamente autorizadas y con plan de restauración aprobado. Por otro lado, y aunque no se prevé su apertura, en caso de ser necesarios, el promotor identifica 10 zonas de préstamos en el entorno de la zona de actuación, con una cantidad de reservas totales de 40.040.000 m³.

Durante la ejecución del proyecto, el movimiento de tierras tratará de evitar alturas de desmontes y terraplenes superiores a 10 m, de forma que sean estables y no se produzcan fenómenos de deslizamiento de laderas. Asimismo, la revegetación de los taludes, minimizará los potenciales efectos erosivos que pudieran originarse.

El proyecto contempla la gestión de residuos de obra conforme con el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de residuos de construcción y demolición, y el Decreto 189/2005, de 13 de diciembre, por el que se aprueba el Plan de Castilla-La Mancha, de gestión de residuos de construcción y demolición.

El proyecto incluirá un Plan de Gestión de Residuos, cuyo tratamiento cumplirá lo establecido en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados. Los distintos residuos generados serán gestionados de acuerdo a su diferente tipología, por gestores autorizados.

Las instalaciones auxiliares (zonas de acopio, parque de maquinaria, etc.) se localizarán preferentemente sobre la misma plataforma y en las isletas de los enlaces afectados, en zonas de menor valor ambiental, excluyéndose su localización en cauces fluviales y zonas situadas a menos de 100 m de los mismos, zonas de acuíferos permeables, pozos y/o manantiales, espacios naturales protegidos, hábitats de interés comunitario, elementos geomorfológicos de interés, y áreas de protección arqueológica.

En relación a la edafología, los efectos más importantes serán: la destrucción y ocupación directa del suelo por la ejecución de las obras, de unas 447,53 ha (considerando una banda de 8 m a partir del pie de terraplén o cabeza de desmonte), si bien, las actuaciones proyectadas se localizan mayoritariamente en la zona de servidumbre de la actual autovía A-31; la compactación del mismo en las áreas con presencia de instalaciones auxiliares y de tránsito de la maquinaria; y el riesgo potencial de contaminación por vertidos accidentales.

Como medidas de protección de la edafología, se procederá a la impermeabilización de las instalaciones auxiliares de obra, las cuales serán retiradas una vez finalizados los trabajos; se delimitarán los perímetros de actuación mediante el jalonamiento de todas las zonas ocupadas por el proyecto; se realizará la retirada, almacenamiento y reutilización de la capa superior de tierra vegetal; se descompactarán los terrenos afectados por las obras; y se dispondrá de un adecuado programa de gestión de residuos.

El promotor contempla la restauración ambiental de todas las zonas afectadas por las obras, incluidas las instalaciones auxiliares, en las que se procederá a la retirada de los residuos contaminantes, así como el adecuado tratamiento de descompactación, aporte de tierra de vegetal, hidrosiembra y plantaciones arbustivas y arbóreas acordes con las formaciones de la zona. En este sentido, el promotor señala que la cubierta vegetal se establecerá a medida que las obras vayan finalizando, con objeto de proteger el suelo de las zonas alteradas y minimizar los procesos erosivos.

4.2.3 Hidrología.

Las principales afecciones sobre la hidrología superficial se derivan de la pérdida de calidad de las aguas de los cauces atravesados, debido al posible aumento de sólidos en suspensión y a vertidos accidentales de aceites y combustibles, así como de la alteración de la dinámica de flujo de escorrentía superficial e incremento potencial de los riesgos de resamamiento e inundación como consecuencia de la ejecución de las obras.

La Autovía A-31, y el proyecto de ampliación de un tercer carril, cruza el trasvase de Tajo-Segura (p.k. 15+700), el Canal de doña María Cristina (p.k. 46+840), y otros cauces menores, de carácter discontinuo y estacional.

Respecto a la hidrología subterránea, las principales afecciones se podrían producir por la pérdida de calidad de las aguas subterráneas, por contaminantes derivados del

tráfico viario y vertidos contaminantes, así como por la posible afección a la recarga de acuíferos por la impermeabilización del trazado y movimientos de tierras. En este sentido, las actuaciones proyectadas discurren principalmente por terrenos con una permeabilidad media, salvo en el entorno de Chinchilla de Montearagón, en donde la permeabilidad es alta. El trazado previsto atraviesa varias zonas de recarga de acuíferos, estimándose que los niveles freáticos se encuentran entre los 8 y 12 m de profundidad para las formaciones miocénicas, y alrededor de 4 m para los cuaternarios de fondo de valle.

Cualquier actuación en el dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre y policía contará con la autorización previa de la Confederación Hidrográfica del Júcar.

El promotor contempla la ampliación y/o mantenimiento (en la zona de ampliación del tercer carril por mediana) de las obras de drenaje existentes en la autovía A-31, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Júcar, con objeto de mantener los flujos de drenaje existentes en el ámbito de estudio.

De acuerdo con las indicaciones de la Confederación Hidrográfica del Júcar, las obras de drenaje se han diseñado con las dimensiones suficientes para permitir el paso del caudal y el drenaje natural hacia los cauces, evitando sobreelevaciones de la lámina de agua; se ha previsto que las embocaduras cuenten con dispositivos de protección adecuados, evitando los procesos erosivos; el diseño de las obras permitirá la circulación de posibles caudales sólidos; se reducirá en lo posible la zona de obras; y se evitará el vertido de contaminantes a los cursos de agua superficiales y subterráneos y la afección a la vegetación de ribera.

Como medidas adicionales de protección de la hidrología, el proyecto contempla la instalación de un jalonamiento o vallado temporal de las áreas a ocupar en ambos márgenes de los cauces y canales afectados, la impermeabilización del solar que ocupe el parque de maquinaria y de las instalaciones auxiliares, la instalación de barreras de sedimentación y balsas temporales de retención y decantación, y el control específico de posibles vertidos.

El promotor contemplará reconvertir las balsas temporales de obra en zonas húmedas, con una adecuada restauración vegetal, para que puedan ser utilizadas por la fauna.

Para proteger el hábitat fluvial y la fauna acuática asociada, se evitará realizar obras sobre los cauces, y el paso de vehículos y maquinaria de obra por el lecho fluvial, estableciendo las zonas de ocupación y depósito de materiales fuera de la franja de máxima inundación. Las actuaciones sobre el cauce se realizarán, siempre que sea posible, cuando el mismo se encuentre seco, y se utilizarán preferentemente en estos tramos de obra, caminos y accesos existentes que cuenten con puentes, y, en caso de resultar imprescindible, se adecuarán pasos superiores temporales que eviten una alteración grave del lecho o de la calidad de las aguas, los cuales serán retirados tras las obras, procediendo, en su caso, a restaurar las riberas afectadas.

El plan de restauración ambiental e integración paisajística incluye la restauración de un banda de unos 2 m de anchura en las márgenes de los cauces interceptados, a lo largo de una longitud de 25 m.

4.2.4 Espacios protegidos. Flora y fauna.

El proyecto de ampliación de la A-31 no se ubica sobre espacios pertenecientes a la Red Natura 2000, ni de la Red de Áreas Protegidas de Castilla-La Mancha, ni hábitats de interés comunitario. Se incluye un Estudio de Afección a la Red Natura 2000 en el que señala que, considerando una banda de afección de 100 m a cada lado del eje de la infraestructura proyectada, se podría ocupar temporalmente 2,35 ha del hábitat 9340 Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*, si bien, se ha comprobado «in situ» que está formado casi exclusivamente por pinar de repoblación; y 1,06 ha de la ZEPA Área Esteparia del Este de Albacete.

En el tramo colindante a la citada ZEPA (el cual se encuentra separado por la LAV Madrid-Levante), la ampliación del tercer carril se proyecta por el interior de la mediana, sin que se produzca una ocupación directa, ni se afecte a los objetivos de conservación de dicho espacio. No obstante, en las zonas sensibles se procederá a un doble jalonamiento para reducir el área de actuación y minimizar las posibles afecciones.

De acuerdo con las indicaciones de la Viceconsejería de Medio Ambiente de Castilla-La Mancha, el cumplimiento de las medidas propuestas por dicho organismo (las cuales se recogen en el condicionado de la presente declaración), permitirá evitar efectos negativos sobre la ZEPA Área Esteparia del Este de Albacete.

Las labores de despeje y desbroce supondrán la eliminación de la cubierta vegetal dentro del área de ocupación de las actuaciones proyectadas, y en la apertura de los posibles accesos temporales e instalaciones auxiliares, así como la degradación de las comunidades vegetales próximas.

Al tratarse de una ampliación a tercer carril de una autovía existente, el promotor no prevé que se afecte a vegetación natural de interés. La vegetación presente se corresponde con la revegetación propia de una infraestructura de estas características, destacando principalmente la presencia de adelfas y retama en las zonas de la mediana, y de pinos de repoblación en las zonas de servidumbre existentes. La plataforma proyectada, considerando una banda de 8 m a partir del pie de terraplén o cabeza de desmonte, afecta principalmente a zonas de cultivos de secano (134,91 ha), cultivos herbáceos en regadío (21,58 ha), mosaico de cultivos (51,87 ha), áreas de encinar (0,48 ha), zonas con vegetación asociada a los cauces (0,06 ha) y terrenos improductivos (238,63 ha).

Previo al inicio de las obras, y durante todo el periodo de ejecución de las mismas, se procederá al jalonamiento temporal de la zona de ocupación, evitando la circulación de personas y vehículos fuera de la banda delimitada. Se protegerá la vegetación de interés que se ubique en los 10 m exteriores al jalonamiento previsto. El descuaje de cubiertas vegetales de matorral o arbolado requerirá autorización previa por parte del organismo competente de Castilla-La Mancha. En caso de afectar a ejemplares de encina dispersos en las superficies cultivadas próximas al trazado previsto, se valorará técnica y económicamente su posible traslado.

El proyecto contempla la restauración ambiental e integración paisajística de todas las zonas afectadas por las obras, que incluye la hidrosiembra con gramíneas y leguminosas de los taludes generados, y la revegetación con especies autóctonas presentes y adaptadas a la zona de actuación, especies arbóreas (encina, pino piñonero y pino rodeno) y arbustivas (coscoja, enebro, sabina negra, espino negro, retama, espliego, esparto, etc.).

Por otro lado, el proyecto contará con un Plan de Prevención y Extinción de Incendios, de acuerdo a la normativa vigente, a fin de evitar dicho riesgo durante las fases de obra y explotación.

Durante la fase de obras, se puede producir afección a la fauna como consecuencia de la pérdida, fragmentación y alteración de hábitats, por la ocupación de la superficie destinada al tercer carril de la autovía A-31. También se puede producir la potencial destrucción de nidos y madrigueras y otras afecciones a sus hábitos y desplazamientos, como consecuencia de los ruidos, mayor presencia humana y movimiento de maquinaria.

Durante la fase de explotación, el promotor no prevé un incremento del efecto barrera actual, ya que en la ampliación de un tercer carril se contempla la ejecución de pasos de fauna que garanticen la continuidad de la permeabilidad existente en la actualidad de la propia autovía A-31, y de otras infraestructuras presentes (ferrocarriles, etc.).

De acuerdo con los resultados del estudio de fragmentación del hábitat para la avutarda, anexo al estudio de impacto ambiental, la alternativa seleccionada es la que supone una menor afección para las especies esteparias, al no suponer una barrera adicional para los movimientos de los ejemplares presentes en la zona, y no ubicarse sobre áreas focales.

Previo al inicio de las obras, se realizará una prospección de la zona, con objeto de detectar posibles nidos y ejemplares de fauna sensible, como es el caso de las aves esteparias presentes en el ámbito de estudio. En caso de detectar la presencia de especies amenazadas en época de cría, se pondrá en conocimiento del órgano ambiental competente de Castilla-La Mancha, con objeto de determinar las medidas protectoras a llevar a cabo (paralización temporal de la obra en el tramo de afección, cierre temporal de caminos de acceso, etc.).

El jalonamiento temporal de la zona de obras permitirá la reducción del riesgo de destrucción de hábitats, y la pérdida de puestas y camadas.

Durante la época reproducción de la fauna, que en el caso de la avifauna esteparia abarca el periodo comprendido entre el mes de marzo y mediados de julio, y en un radio de 500 m desde los puntos sensibles (nidos, etc.), se evitará la realización de obras, como el desbroce, movimientos de tierra, voladuras, tránsito de maquinaria pesada y cualquier otra actividad susceptible de producir niveles elevados de ruido y molestias.

Con objeto de evitar atropellos para la avifauna esteparia, aumentar el aislamiento acústico y reducir la visibilidad de la infraestructura, se conformarán caballones de tierra en ambos lados de la autovía A-31 en las zonas sensibles para las aves esteparias, empleando para ello las tierras sobrantes de obra. La diferencia de cota entre la plataforma y la coronación de los caballones será como mínimo de 2,5 m. Durante la fase de construcción y explotación se realizará un seguimiento de la avifauna esteparia.

Para minimizar el efecto barrera, el diseño de los pasos de fauna y del cerramiento perimetral se realizará según las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» (Ministerio de Medio Ambiente, 2006). El promotor contempla la adecuación de algunos pasos superiores e inferiores y obras de drenaje, como pasos de fauna.

Para evitar la afección a la fauna ligada a los cursos fluviales, el proyecto incluye el diseño de obras de drenaje que garanticen el funcionamiento hidráulico de los cauces.

Se contempla la instalación de un cerramiento perimetral para evitar el riesgo de atropello de animales. Dicho vallado perimetral se enterrará un mínimo de 20 cm para reducir el riesgo de invasión de la calzada y contará con dispositivos de escape (rampas de retorno) que eviten que los animales queden atrapados en el interior de la vía. Durante la fase de explotación se realizará un seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna y dispositivos de escape.

Por último, se instalarán dispositivos salvapájaros en todos los tendidos eléctricos que deban ser restituidos.

4.2.5 Paisaje.

El principal impacto durante la fase de construcción se produce por la presencia de maquinaria de obra, instalaciones auxiliares, movimientos de tierras y al desbroce y/o eliminación de vegetación para el acondicionamiento de accesos y para la construcción de las actuaciones proyectadas.

Durante la fase de explotación, la presencia del tercer carril implicará una pérdida de la calidad visual del entorno, si bien al formar parte de la propia autovía A-31 ya existente, la presencia de otras infraestructuras próximas, como es el caso de la LAV Madrid-Levante y los polígonos industriales adyacentes, la casi ausencia de vegetación natural y la adaptación del trazado a la suave topografía del terreno, minimizarán la incidencia paisajística.

Con objeto de reducir el impacto paisajístico, el promotor contempla la revegetación y restauración paisajística de todas las zonas afectadas por el proyecto.

4.2.6 Patrimonio cultural.

Tras la elaboración de un estudio de intervención arqueológica, que incluye una prospección arqueológica extensiva del trazado a ampliar por el exterior a la autovía A-31, se ha determinado que el proyecto puede suponer afección a los siguientes elementos del patrimonio cultural:

Denominación/adscripción	pp.kk.	Término municipal
H1. (Cañada Real de los Serrano).	4+160-4+200	La Roda.
H56 y H57. (Yacimiento arqueológico La Vereda).	28+940-29+040 29+950-30+050	La Gineta.

Denominación/adscripción	pp.kk.	Término municipal
H58. (romano-medieval).	36+150-36+250	La Gineta.
H59. (paleolítico-medieval).	43+140-43+220	Albacete.
HA70. (Protohistórico).	37+520-37+540	Albacete.
HA71. (Romano).	43+500-43+550	Albacete.
HET12. (Casa de la Cantera).	45+150	Albacete.

Con objeto de minimizar la incidencia sobre el patrimonio cultural, el promotor propone el seguimiento arqueológico por un técnico arqueólogo, a pie de obra, de todas las obras que impliquen un movimiento de tierras, así como el cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras que estime necesarias el organismo competente de Castilla-La Mancha, de acuerdo con la prospección arqueológica realizada.

El promotor contempla la reposición de todas las vías pecuarias afectadas por el proyecto, las cuales ya se encuentran interceptadas por la actual A-31: Cañada Real de los Serranos o de Extremadura a Cuenca, Cañada Real de Cuenca a Cartagena, Cañada Real del Villar de Pozorrubio, Cordel del Camino Ancho, Cordel de La Gineta a Chinchilla, Cañada del Camino del Río, Vereda de la Torrecica, Cañada Real del Camino de La Roda, Cañada Real de San Juan o del Camino Viejo de Albacete, Colada del Camino de La Roda a Villargordo de Júcar, Colada del Camino de La Roda a Fuensanta por el Llano, Colada del Camino Viejo de Sisante, Colada del Camino Viejo de La Gineta y Colada del Camino de los Romanos.

4.2.7 Medio socioeconómico.

La construcción de la infraestructura proyectada puede producir molestias a la población por el incremento de los niveles de ruido, movimientos de tierra, tránsito de maquinaria y vehículos, etc., y por la disminución de la permeabilidad territorial.

El promotor contempla la reposición de todos los bienes y servicios afectados por las obras.

4.2.8 Seguimiento ambiental.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental (PVA) cuyo objetivo es el seguimiento y control de los impactos previstos, así como de la eficacia de las medidas preventivas, correctoras y complementarias, la detección de impactos no previstos, y la adopción de medidas para solucionarlos, en caso de que las propuestas iniciales no fueran suficientes.

El PVA se ha estructurado en dos fases: una relativa a la fase previa y de ejecución de las obras, y otra a la fase de explotación.

Durante la fase de construcción se llevarán a cabo principalmente actuaciones de control del jalonamiento de las superficies ocupadas, de localización de las instalaciones auxiliares fuera de las zonas excluidas, de la calidad atmosférica y los niveles ruido, de protección y conservación de los suelos, de los procesos erosivos, de la calidad de las aguas y del sistema hidrológico, de las medidas protectoras sobre la vegetación y la fauna, de la prevención de incendios, de la gestión de residuos, del patrimonio cultural, de la permeabilidad territorial, de la restitución de bienes y servicios, de la restauración ambiental e integración paisajística, etc.

Por su parte, durante la fase de explotación se realizará el seguimiento de los niveles sonoros, de la evolución de la vegetación implantada, de la red de drenaje y calidad de las aguas, de la restauración ambiental e integración paisajística, y de la mortalidad de la fauna y eficacia de los pasos de fauna, del cerramiento perimetral y de los dispositivos de escape, entre otros aspectos.

5. Condiciones al proyecto

Se cumplirán todas las medidas preventivas y correctoras propuestas durante todo el proceso de evaluación de impacto ambiental, aceptadas por el promotor, las cuales se deberán definir a escala de proyecto. Además de dichas medidas, se considera necesario incluir las siguientes condiciones de protección ambiental específicas:

5.1 Ajustes de trazado.

Se recomienda, siempre que sea técnicamente posible y se cumplan los requerimientos de seguridad existentes, que la ampliación del tercer carril se realice por la mediana.

En el entorno de los principales núcleos habitados existentes en el tramo de actuación, para las circunvalaciones de los núcleos de La Roda y La Gineta, se propone estudiar, siempre que sea técnicamente viable, la ampliación de la capacidad de la A-31 hacia el lado norte de la autovía, aproximadamente entre los pp.kk. 8+800-12+800 en La Roda, y pp.kk. 27+500-31+000 en La Gineta, con objeto de alejar el tráfico de dichas poblaciones.

En el tramo que discurre por el T.M. de Albacete, aproximadamente entre los pp.kk. 45+700-48+350, se estudiará la posibilidad de ampliación de la capacidad sobre los terrenos existentes al sur de la autovía A-31, entre ésta y la línea de ferrocarril, LAV Madrid-Levante, con objeto de alejar la actuación del entorno del Cementerio y su carretera de acceso. Se ha comprobado que es zona muy transitada.

5.2 Protección contra el ruido.

El proyecto constructivo incluirá un estudio acústico detallado, de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, así como la normativa que la desarrolla, el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Ese estudio acústico deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación, en particular, en los entornos urbanos de Albacete, La Roda, La Gineta y otras zonas habitadas o sensibles. De acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en la legislación mencionada, se elaborarán mapas de ruido con representación de isófonas, para el año previsto de puesta en servicio de la ampliación prevista, y para diversos años horizonte, dentro de la vida útil de la infraestructura proyectada. Se considerará el efecto acumulativo o sinérgico de la emisión sonora de otras infraestructuras de la zona (carreteras, ferrocarriles, áreas industriales, etc.). Este mapa permitirá cuantificar el efecto sobre las edificaciones, teniendo en cuenta su uso. El estudio determinará, asimismo, la necesidad de desarrollar medidas de protección adicionales para alcanzar los objetivos de calidad acústica recogidos en la legislación anterior. En aquellas zonas donde sean necesarias, estas medidas se proyectarán teniendo en cuenta su integración en el paisaje, o en el entorno urbano que corresponda.

Con independencia de las barreras acústicas previstas en el estudio de impacto ambiental, se recomienda el uso de caballones en aquellos tramos en los que sea técnicamente viable, por la mayor integración ambiental que generan.

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

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

5.3 Protección de la hidrología.

En el proyecto constructivo se deberá realizar un estudio detallado de la hidrología superficial y subterránea, y un diseño adecuado de los viaductos y obras de drenaje, para garantizar que no se alterará la red de drenaje existente, y que se mantendrá la continuidad

de los flujos hídricos, evitando el riesgo de inundación y contaminación de las aguas. En este sentido, se tendrán en cuenta las recomendaciones de la Confederación Hidrográfica del Júcar, en su informe de 25 de mayo de 2015.

Se procurará que las excavaciones no afecten a los niveles freáticos, ni a la zona de recarga de los acuíferos, o a puntos de abastecimiento de agua potable.

Los cauces afectados deberán mantenerse de la manera más natural posible, evitando cualquier tipo de canalización o regularización del trazado que disminuya la capacidad hidráulica y calidad de los mismos. Se procederá a la restauración paisajística de los cauces afectados con la realización de plantaciones acordes con la situación geobotánica del cauce, de manera que se fomente la sucesión ecológica natural. Dicha restauración comprenderá una longitud aguas arriba y aguas abajo que supere la zona de influencia de las obras.

Se procederá a la instalación de tanques de tormentas o dispositivos similares para la recogida y decantación de agua de lavado de la calzada durante los primeros minutos de lluvia en aquellas zonas de cruces de cauces, canales de riego o zonas de alta vulnerabilidad de los suelos.

Todas las actuaciones que se realicen en zona de dominio público hidráulico o zona de policía, así como el posible vertido de aguas residuales y captaciones de aguas públicas, deberán contar con la preceptiva autorización de la Confederación Hidrográfica del Júcar.

5.4 Protección de la edafología y vegetación.

Previo al inicio de las obras, se realizará una prospección del terreno, en la época adecuada y por técnico especializado, en la que se identifique la posible presencia de las especies vegetales de interés. En el caso de identificar su presencia se deberán definir las medidas adecuadas, en coordinación con el órgano ambiental competente de Castilla-La Mancha, con objeto de minimizar los posibles impactos sobre las mismas.

El jalonamiento previo de las superficies afectadas por las obras, cuando afecte a vegetación natural, se realizará bajo la supervisión y el seguimiento ambiental del organismo competente de Castilla-La Mancha en Albacete.

El descuaje de cubiertas vegetales de matorral o arbolado, requerirá autorización previa por parte del organismo competente de Castilla-La Mancha. Para la eliminación o retirada de los restos vegetales se atenderá a las recomendaciones que establezca dicho organismo.

Con el fin de minimizar los posibles impactos sobre el suelo y la cubierta vegetal, se minimizará la superficie a desbrozar a lo estrictamente imprescindible, y el acceso a las obras se realizará, preferentemente, por el viario y caminos existentes y por la propia traza, evitando, en la medida de lo posible, la apertura de nuevos accesos. Previo al inicio de las obras se establecerá un Plan de Rutas que prevendrá y minimizará los posibles impactos originados por el tránsito de vehículos.

El proyecto de construcción incluirá un proyecto de restauración ambiental, revegetación e integración paisajística de todas las superficies afectadas por el proyecto, incluidas las zonas auxiliares, taludes generados, vertederos, caballones, etc. Siempre que sea técnicamente viable, la restauración de los desmontes y terraplenes se realizará a la mayor brevedad posible. El plan de revegetación previsto en el proyecto de construcción deberá contar con informe favorable del órgano ambiental competente.

5.5 Protección de la fauna.

Previo al inicio de las obras, se realizará una prospección de la zona de obras, por parte de técnico cualificado, con objeto de detectar posibles nidos, refugios y ejemplares de fauna amenazada. En caso de detectar la presencia de especies protegidas y/o amenazadas, se pondrá en conocimiento del órgano ambiental competente de Castilla-La Mancha, con objeto de establecer las correspondientes medidas de protección.

Entre los pp.kk. 14+000 y 26+000, y 67+000 hasta el final del trazado, con objeto de evitar molestias durante la fase de construcción sobre la reproducción y nidificación de la avifauna esteparia protegida, se recomienda que no se realicen las operaciones más

ruidosas (voladuras, movimientos de tierra, desbroces) en el periodo comprendido entre los meses de febrero y julio, ambos inclusive. El periodo de realización de las obras podrá modificarse, siempre y cuando se disponga de la autorización expresa del órgano ambiental competente de Castilla-La Mancha.

El diseño de los pasos de fauna, los dispositivos de escape y el cerramiento perimetral en el proyecto constructivo se realizarán de acuerdo con las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales, del Ministerio de Medio Ambiente (2006). Durante la fase operativa del plan de vigilancia ambiental, el seguimiento se adecuará a las Prescripciones Técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (2008).

En relación con los pasos de fauna, se tendrán en cuenta las consideraciones realizadas por la Viceconsejería de Medio Ambiente de Castilla-La Mancha, entre las que destacan:

Se procurará la naturalización de los pasos de fauna para su integración en el medio, mediante la revegetación de los accesos, utilizando las mismas especies y siguiendo una proporción parecida con la vegetación circundante. En las zonas de paso de anfibios, o cuando la vía discorra al lado de cauces o zonas húmedas, los pasos dispondrán de zonas secas y húmedas, para permitir el paso tanto de mamíferos como de anfibios.

Las obras de fábrica en los cruces con arroyos o barrancos se sobredimensionarán para permitir el paso libre de la fauna, deberán ser de sección rectangular y con una anchura mínima de 3 m, sin escalones, pozos de decantación, socavones, etc.

En los pasos superiores se mantendrán dos franjas laterales a cada lado sin asfaltar y, si es posible, sin revegetar, y se instalarán pantallas opacas en los márgenes para minimizar las molestias por las luces y el ruido de los vehículos.

Los pasos inferiores tendrán una base con sustrato natural o dos bandas laterales sin pavimentar para favorecer el desplazamiento de la fauna, e incluso se instalarán hileras de piedra o tocones que sirvan como refugio de animales de pequeño tamaño. Asimismo, se colocará un vallado perimetral que guíe la entrada de fauna hacia el paso.

Las cunetas se construirán en forma de V y tendidas hacia el lado terrizo, sugiriendo una pendiente máxima de 45°, que favorezca la salida de animales. Sería conveniente que las cunetas longitudinales tengan continuidad en el entorno (sin desniveles).

Con independencia de los caballones planteados en el estudio de impacto ambiental y del estudio de fragmentación del hábitat para la avutarda, se procederá, en coordinación con el órgano competente de Castilla-La Mancha en Albacete, a la instalación de caballones de 2,5 m de altura en ambos lados de la infraestructura, empleando para ello las tierras sobrantes, entre los pp.kk. 17+500 y 24+500, con objeto de reducir el efecto barrera y evitar atropellos para la avifauna esteparia, aumentar el aislamiento acústico y reducir la visibilidad de la infraestructura. Estos pp.kk. constituyen los extremos del límite suroccidental del área focal para la avutarda detectada al noroeste del núcleo de La Gineta. Los citados caballones de tierra serán objeto de las medidas de integración paisajística propuestas en el estudio de impacto ambiental.

5.6 Protección de espacios protegidos.

En el tramo del trazado que discurre colindante a la ZEPA Área Esteparia del Este de Albacete, durante las obras, se restringirá la circulación de personal, vehículos y maquinaria, mediante un cerramiento provisional rígido que evite la ocupación o la circulación por el exterior de la franja.

5.7 Protección del patrimonio cultural.

Para la protección del patrimonio cultural, se ejecutarán las distintas actuaciones propuestas por la Viceconsejería de Cultura de Castilla-la Mancha, en sus informes de 8

de abril de 2016, relativas tanto a la alternativa seleccionada como, en caso de ser necesarios, a los préstamos y vertederos a emplear en la ejecución del proyecto, entre las que destacan:

Control y supervisión arqueológica directa y permanente de todos los movimientos de terrenos de carácter cuaternario (extracción o aporte) generados por la obra civil, por parte de un arqueólogo expresamente autorizado, realizando en su caso la conservación in situ de los bienes inmuebles, así como la suficiente documentación de éstos y de los restos muebles aparecidos. Se presentará solicitud de autorización de trabajos arqueológicos y proyecto arqueológico de actuación ante el organismo competente de Castilla-La Mancha, quien deberá autorizar expresamente las medidas de control y conservación pertinentes.

Realización de sondeos arqueológicos de carácter estratigráfico del área afectada por el yacimiento arqueológico La Vereda (pp.kk. 28+940-29+040 y 29+950-30+050), los cuales cubrirán una superficie de, al menos, el 5% del terreno afectado.

Realización de decapado arqueológico con medios mecánicos, previo al desbroce de la obra civil, del área afectada por los yacimientos arqueológicos denominados Hallazgo 58 (pp.kk. 36+150-36+250) y Hallazgo 59 (pp.kk. 43+140-43+220).

Control arqueológico directo y permanente del desbroce de la obra civil del área afectada por los elementos denominados Hallazgo aislado 70 (pp.kk. 37+520-37+540) y Hallazgo aislado 71 (pp.kk. 43+500-43+550).

Documentación gráfica y fotográfica y balizado, para prevenir la afección del elemento denominado Hallazgo etnológico 12 Casa de la Cantera (p.k. 45+300).

Protección de las vías históricas, mediante la habilitación de un paso a distinto nivel, o ampliación de los ya existentes: Cañada Real de los Serranos (pp.kk. 4+160-4+200), Camino de los Romanos (pp.kk. 20+850-20+870), Cañada de San Juan (pp.kk. 29+700-29+720) Cordel de La Gineta a Chinchilla (pp.kk. 43+980-44+040) y Cañada Real La Gineta-Andalucía (pp.kk. 29+300-29+320).

Balizamiento del área del Hallazgo H13, Camino de los Romanos, para evitar su afección por los vertederos 2 y 3 propuestos.

Se procederá a la reposición de todas las vías pecuarias afectadas por el proyecto, en coordinación y con las indicaciones del Servicio Montes y Espacios Naturales de Castilla-La Mancha en Albacete, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad de sus usos. Para poder realizar cualquier ocupación y/o actuación sobre los terrenos de las vías pecuarias existentes en la zona de actuación, deberá contarse previamente con la autorización del citado organismo autonómico competente.

En el caso de afección a la Colada del Camino de los Romanos, de 10 m de anchura, la reposición se hará a continuación del nuevo camino de servicio de la autovía, entre el paso superior de camino (p.k. 20+860) y el paso superior de enlace de Montalvos (p.k. 24+050).

En caso de aparición de restos arqueológicos y/o paleontológicos durante el transcurso de las obras, será necesaria la comunicación de los hallazgos ante el organismo competente, antes de continuar con la ejecución del proyecto en dicha área. Cualquier modificación del emplazamiento o de las condiciones del proyecto autorizado, deberá contar con el visado y la autorización del organismo competente de Castilla-La Mancha.

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

Durante la ejecución de las obras se asegurará el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio para vehículos y personas, en especial en las zonas más próximas a las zonas urbanizadas (zonas residenciales, polígonos industriales, etc.), mediante una cuidadosa planificación del calendario de los trabajos, horario de los mismos, sistemas constructivos, desvíos provisionales, reposición de servicios, etc. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente. Se repondrán todos los caminos, carriles bici, acequias, canales y los servicios afectados en coordinación con las entidades responsables de su gestión.

5.9 Préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

En el caso de los vertederos propuestos para la acogida de las tierras sobrantes, si estas zonas estuvieran abandonadas, se requerirá autorización como actividad de valorización de residuos, según la Ley 21/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados y el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

En el caso de la necesidad de utilización de nuevas zonas para préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, éstas se ubicarán fuera de las áreas restringidas (espacios protegidos, yacimientos arqueológicos, zonas con vegetación natural de interés, áreas de fuertes pendientes, cauces fluviales y zonas de acuíferos permeables, suelos de alto valor agronómico, etc.).

En todo caso, de forma previa al inicio de las obras, la propuesta definitiva de zonas de préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares, así como los caminos de acceso necesarios, incluida en el proyecto de construcción, deberá presentarse ante el órgano competente de Castilla-La Mancha y recabar su informe favorable. Por otro lado, deberá realizarse la restauración ambiental y paisajística de todas estas zonas, las cuales estarán contempladas en el proyecto de restauración ambiental, revegetación e integración paisajística. En el caso concreto de préstamos y vertederos se tendrán en cuenta las pautas marcadas en el «Manual de gestión y restauración de zonas de préstamos y vertederos en obras civiles» (CEDEX, 2009).

Las canteras y graveras utilizadas para la ejecución de las obras deberán contar con las correspondientes autorizaciones y disponer de un plan de restauración aprobado.

5.10 Utilización de neumáticos fuera de uso (NFU).

De acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, en la ejecución del proyecto se deberán utilizar prioritariamente betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos en los firmes de este proyecto. A tal fin, el proyecto constructivo especificará el volumen total de caucho de NFU que se prevé utilizar y su porcentaje respecto al total de ligantes y mezclas bituminosas que precisará este proyecto. Se detallará la gestión que sobre estos materiales propone desarrollar el promotor así como la observación de la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso; del Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, y de la Orden FOM/891/2004, de 1 de marzo, que aprueba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de Carreteras y Puentes (PG-3), modificada a su vez por la Orden FOM/2523/2014, de 12 de diciembre, por la que se actualizan determinados artículos del pliego de prescripciones técnicas generales para obras de carreteras y puentes, relativos a materiales básicos, a firmes y pavimentos, y a señalización, balizamiento y sistemas de contención de vehículos.

5.11 Especificaciones para el seguimiento ambiental.

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

Se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Se designará un Director Ambiental de las obras que, sin perjuicio de las competencias del Director Facultativo de las obras, será el responsable del seguimiento y vigilancia ambiental, lo que incluirá, además del cumplimiento de las medidas propuestas, la presentación de un registro del seguimiento de las mismas y de las incidencias que pudieran producirse, ante los organismos competentes, así como recoger las medidas a adoptar no contempladas en el estudio de impacto ambiental.

Serán objeto específico de seguimiento los siguientes aspectos:

En la fase de construcción se llevarán a cabo actuaciones de control de la ocupación estricta de la zona de actuación, del movimiento de tierras y procesos erosivos, del mantenimiento del drenaje y calidad de las aguas, de protección de la vegetación y fauna de interés, de las tareas de revegetación, recuperación ambiental e integración paisajística, de los niveles de ruido, de protección del patrimonio cultural, del mantenimiento de la permeabilidad territorial y de la reposición de bienes y servicios afectados.

Por su parte, durante la fase de explotación se realizará el seguimiento de los niveles de ruido, de los procesos erosivos, del mantenimiento del drenaje, del riesgo de inundación, de las tareas de revegetación, recuperación ambiental e integración paisajística, de la mortalidad de la fauna por atropellos, del grado de efectividad de los pasos de fauna, del cerramiento perimetral y de los dispositivos de escape, entre otros aspectos.

Se diseñará un plan de seguimiento y vigilancia específico de las poblaciones de aves esteparias presentes en aquellas zonas sensibles del ámbito del proyecto, a realizar por parte de una entidad especializada en la materia, durante la fase de construcción y, al menos, los primeros 2 años de la fase de explotación, intensificándose la vigilancia durante los periodos críticos (cortejo primaveral y época de cría). Será necesario redactar informes con los resultados de los censos y seguimiento de la efectividad de las medidas para la protección de las aves esteparias. En función de las conclusiones obtenidas, se procederá a prolongar el seguimiento y se tomarán, en caso de que fuesen necesarias, las medidas de protección adicionales pertinentes, siempre en coordinación con el organismo competente de Castilla-La Mancha.

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

En consecuencia, la Secretaria de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Mejora de la capacidad en el corredor de la autovía A-31 en el tramo La Roda-Chinchilla, al concluirse que no producirá impactos adversos significativos, siempre y cuando se realice la alternativa seleccionada en las condiciones señaladas en la presente Resolución, que resultan de la evaluación practicada.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 27 de junio de 2017.–La Secretaria de Estado de Medio Ambiente, María García Rodríguez.

