

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento indica que los carriles de entrada a la nueva carretera cruzan la doble línea de ferrocarril Madrid-Barcelona, recomendando que se dimensione el paso superior de esta línea de modo que se permitan futuras ampliaciones de la vía férrea.

Don Antonio Badiola Gago, como Gerente de la empresa «Maderas del Norte, Sociedad Anónima», solicita el desvío del eje viario Norte-Sur de Barajas, puesto que ocupa parte de las parcelas 26 y 27 del polígono 13, en el término municipal de Alcobendas, propiedad de la empresa, afectando a sus accesos.

El resto de alegaciones presentadas por los particulares hacen referencia a cuestiones de calificación urbanística de terrenos de su propiedad, en el término municipal de Alcobendas, por lo que no se consideran de índole ambiental.

4107

RESOLUCIÓN de 15 de febrero de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía de Castilla-La Mancha: Unión de la A-5 con la A-3 y Cuenca, tramo: Maqueda Toledo (provincia de Toledo)», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, modificado por el Real Decreto 1646/1999, de 22 de octubre, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 26 de mayo de 1994, a la antigua Dirección General de Política Ambiental la Memoria-resumen del estudio informativo «Autovía de Castilla-La Mancha: Unión de la A-5 con la A-3 y Cuenca», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, dicha Dirección General estableció a continuación un período de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 15 de septiembre de 1994 la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

El estudio informativo de la autovía de Castilla-La Mancha. Unión de la A-5 con la A-3 y Cuenca, fue sometido al trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 16 de junio de 1997, en el «Boletín Oficial de la Provincia de Toledo» de fecha 23 de junio de 1997, y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Cuenca» de fecha 2 de julio de 1997, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 16 de marzo de 1998, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de la información pública.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental por Resolución de fecha 22 de enero de 1999, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 17 de febrero de 1999, formuló declaración de impacto ambiental del tramo Tarancón-Cuenca de la mencionada autovía de Castilla-La Mancha.

Posteriormente la Dirección General de Carreteras solicitó a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental que ésta realizase la evaluación de impacto ambiental del Tramo Maqueda-Toledo, que discurre desde la N-V hasta la ronda norte de Toledo, y que es el objeto de la presente declaración de impacto ambiental, quedando por someter al procedimiento de evaluación ambiental, en el conjunto de la autovía de Castilla-La Mancha, el tramo desde la ronda Norte de Toledo hasta Tarancón en la N-III.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas referidas al tramo Maqueda-Toledo, se recogen en el anexo I.

El anexo II contiene los datos esenciales del Estudio Informativo del tramo Maqueda-Toledo.

Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto ambiental del tramo Maqueda-Toledo, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Secretaría General de Medio Ambiente, se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de Información Pública del tramo Maqueda-Toledo se acompaña como anexo IV. Algunos aspectos de las alegaciones de este tramo pueden referirse, dada su proximidad, a otros tramos.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el «Estudio informativo autovía de Castilla-La Mancha: Unión de la A-5 con la A-3 y Cuenca, Tramo: Maqueda-Toledo».

Declaración de impacto ambiental

Examinados los datos e informaciones contenidos en el expediente, y completado el análisis ambiental con visita a la zona de proyecto, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental considera que, entre las soluciones contempladas en el «Estudio informativo autovía de Castilla-La Mancha: Unión de la A-5 con la A-3 y Cuenca, Tramo: Maqueda-Toledo», la que menos efectos negativos produce sobre el medio ambiente es la constituida por la alternativa denominada «Desdoblamiento norte, solución 1b, variante de Val de Santo Domingo», tal como está definida en el estudio informativo.

En consecuencia, el proyecto de construcción que desarrolle la alternativa anterior deberá observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental y además deberá cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del trazado

El trazado de la solución anteriormente indicada deberá adaptarse en el trazado definitivo del proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con las siguientes mejoras ambientales del mismo:

Con objeto de disminuir el impacto paisajístico, el cruce con la autovía de Extremadura N-V, en el origen del proyecto, se realizará mediante un paso inferior bajo la misma.

En los tramos en los que está prevista la duplicación de calzada, ésta se realizará de forma que utilice en la mayor medida posible la carretera existente como calzada de la autovía. Estos tramos son los comprendidos entre los siguientes puntos kilométricos 2,800-4,200, 10,300-18,800, 23,000-38,600 (final de trazado).

Entre los puntos kilométricos 27,000 y 36,000, donde está prevista la duplicación de calzada, el trazado de la nueva calzada se dispondrá lo más próxima posible a la existente, con objeto de disminuir la ocupación de suelo, evitando en lo posible zonas intermedias inutilizadas. En las zonas donde por los condicionantes técnicos del trazado no fuese aprovechable la carretera existente, se proyectarán las nuevas calzadas de la autovía en paralelo, procediéndose al levantamiento de la carretera existente y a la revegetación del terreno, salvo en los tramos donde se justificase la utilización de la misma para algún uso concreto, que deberá quedar debidamente justificado en el proyecto de construcción.

La duplicación de calzada se realizará de forma que se afecte lo menos posible, tanto en la fase de construcción como una vez en servicio, a las zonas de arbolado y a los suelos más valiosos para el cultivo.

En la variante de Rielves, tanto el trazado del tronco de la autovía como el enlace previsto (punto kilométrico 21,400), se proyectarán de forma que no se afecte al único ejemplar de pino, de gran porte, situado junto a la carretera provincial sobre la que se sitúa el enlace.

En el enlace de Guadarrama, punto kilométrico 28,100 el viaducto de la nueva calzada sobre el río Guadarrama se dispondrá en paralelo y lo más próximo posible, tanto en planta como en alzada, al viaducto existente.

En el terraplén previsto en el punto kilométrico 34,100, se sustituirá el tubo de drenaje previsto por un viaducto, con lo que se disminuirá el efecto barrera sobre la fauna, el impacto paisajístico y la ocupación de suelo en la vaguada.

Entre los puntos kilométricos 12,400 y 28,200 el trazado atraviesa el Área Importante para las Aves (IBA) número 199, «Torrijos». En esta zona, además de la condición establecida anteriormente de aprovechar en la

mayor medida posible la carretera actual como calzada de la autovía, se tendrá en cuenta lo siguiente:

La mediana será la mínima prevista en la norma 3.1.IC, de trazado de la instrucción de carreteras («Boletín Oficial del Estado» de 2 de febrero de 2000).

No se dispondrán áreas de servicio ni áreas de descanso en la margen izquierda de la carretera entre los puntos kilométricos 12,400 y 17,500, en la margen derecha entre los puntos kilométricos 17,500 y 23,000 ni entre los puntos kilométricos 23,000 y 28,200. No se abrirán caminos de acceso a la obra en estas áreas, utilizándose los caminos existentes y la propia traza. El acceso a las obras se producirá únicamente desde la margen derecha en el primer tramo y desde la izquierda en el segundo, es decir, desde las márgenes situadas del lado de los núcleos urbanos de Torrijos y Rielves.

En el tramo de nuevo trazado de la variante de Rielves, puntos kilométricos 18,500-23,000, el trazado discurrirá en desmonte, con lo que, además de afectar menos a la avifauna, se disminuirá el impacto acústico y la intrusión visual sobre las zonas habitadas próximas a la carretera.

Los enlaces previstos en el estudio informativo en las variantes de Torrijos y Rielves se proyectarán de forma que la ocupación de suelo debida a los ramales y otros elementos del mismo se produzca, salvo el mínimo imprescindible, en la margen de la carretera más cercana a los núcleos urbanos.

No se ubicarán instalaciones auxiliares de obra, parques de maquinaria, vertederos ni acopios de cualquier tipo en el interior de la citada Área Importante para las Aves (IBA). Sólo se autorizarán extracciones de préstamos en esta área, si éstos proceden de yacimientos en explotación autorizados, con plan de restauración aprobado.

2. Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y de la vegetación

Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación del suelo y la afectación a la vegetación. La zona acotada se limitará, siempre que sea posible, a la franja de ocupación de la explanación de la vía. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a 1,5 metros, para facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abono periódico. En el proyecto constructivo se definirán las zonas de taludes que se restaurarán con tierra vegetal.

Las instalaciones auxiliares, tales como parques de maquinaria, almacenes de materiales, instalaciones provisionales de obra y plantas de aglomerado asfáltico, se situarán en zonas donde los suelos no tengan especial valor. En concreto, se evitará su ubicación en las vegas fluviales, zonas de cultivos más valiosos, superficies arboladas (pinares y frondosas caducifolias), cauces de ríos y arroyos y áreas con vegetación de ribera.

3. Medidas sobre la protección del sistema hidrológico y el impacto sobre las aguas

3.1 Con objeto de no impactar significativamente sobre las características de los cursos fluviales formados por los ríos Guadarrama y Tajo, así como los tributarios de todos ellos, no se afectará a los cauces ni se desviarán los cursos de agua. Asimismo, no se localizarán canteras ni préstamos, ni se verterán materiales, ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra, en áreas desde las que directamente o por escorrentía o erosión se afecte a dichos sistemas fluviales.

En el paso de los ríos y arroyos, además de garantizar la evacuación de caudales y el paso de los sólidos de arrastre, se respetará la permeabilidad transversal de la fauna asociada a riberas, colocando los estribos, al menos, a 5 metros de cada lado del cauce.

3.2 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos.

Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación, para evitar el impacto derivado de posibles vertidos

contaminantes sobre ríos, arroyos y barrancos. Si no se sobrepasa el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos, el agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos. Si el agua no cumple estos requisitos, deberá ser tratada por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

3.3 En ningún caso los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

4. Permeabilidad territorial y protección a la fauna

Dado que el estudio de impacto ambiental señala como enclave faunístico de mayor interés la zona esteparia de Torrijos-Rielves, se extremarán las precauciones durante la fase de construcción en estas zonas. En este sentido, el proyecto de construcción incluirá la delimitación de los viales de circulación de maquinaria en el entorno de dichos espacios, de tal manera que se asegure la mínima afectación a los mismos. Además, con objeto de asegurar el éxito reproductivo de las poblaciones de avifauna afectada, se realizarán las obras fuera de la época de reproducción y nidificación, desde primeros de febrero a últimos de julio. En particular, deberá presentarse especial atención a las especies esteparias, como la avutarda, alcaudón, sisón, etc.

El proyecto de construcción incorporará un estudio faunístico de detalle, que concluirá sobre la necesidad de establecer pasos específicos de fauna. En el caso de que de dicho estudio se derivase la necesidad de establecer pasos de fauna, el proyecto de construcción incluirá la ubicación, dimensiones y características de los mismos, atendiendo a su pretendida funcionalidad.

No será recomendable la proyección de terraplenes o pedraplenes de más de 5 metros de altura, debiendo en estos casos disponerse estructuras que permitan el libre paso de la fauna bajo ellas. Del mismo modo, cuando los desmontes superen los 10 metros de altura, se recomienda la disposición de falsos túneles o pasos superiores, con objeto de conseguir una eficaz permeabilidad para la fauna terrestre.

Además, se dispondrán pasos de fauna subterráneos, en general, al menos cada 500 metros, en los trayectos en los que no existan túneles, viaductos o puentes, cuya localización y tipología será definida por el proyecto. Para ello habrá de realizarse un estudio técnico sobre la utilización de pasillos o corredores de desplazamiento de la fauna terrestre en el espacio afectado por el desdoblamiento de la carretera. Estos pasos serán para uso exclusivo de la fauna y serán objeto de una adecuación especial, en coordinación con el organismo competente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha:

El proyecto de construcción incorporará la adecuación de las obras de drenaje como pasos para anfibios, reptiles y mamíferos medianos. El proyecto incluirá un estudio específico que determine la ubicación, dimensiones y características de los referidos pasos, de manera que se asegure su duplicidad funcional.

Para impedir el acceso de los animales de pequeño tamaño a la autovía, el vallado que deberá implantarse en todo el trazado será de tipo progresivo y tendrá su base enterrada. Además, se dispondrán pequeñas puertas o rampas unidireccionales para permitir la salida de los animales que puedan encontrarse dentro.

El programa de vigilancia ambiental, para la fase de explotación, incorporará las campañas de muestreo necesarias para verificar la eficacia de las medidas aplicadas.

5. Medidas para la prevención del ruido en áreas habitadas y zonas de interés faunístico

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación, especialmente en las edificaciones situadas en el entorno de los siguientes puntos: Punto kilométrico 12,000 (enlace de Torrijos norte), punto kilométrico 12,250, punto kilométrico 12,600, proximidades del punto kilométrico 14,000, proximidades del punto kilométrico 16,900, punto kilométrico 28,200 (enlace de Guadarrama), y en el punto kilométrico 33,800.

En las proximidades de zonas habitadas donde no haya duplicación (variante de Val de Santo Domingo, variante de Rielves, y urbanizaciones a partir del punto kilométrico 35,000, en la llegada a Toledo), con objeto de disminuir el impacto acústico y la intrusión visual, el trazado discurrirá, siempre que sea técnicamente posible, en desmonte. Donde no sea posible se dispondrán caballones de tierra que aislen la carretera de estas zonas.

En el proyecto del trazado, especialmente en alzado, y en la solución constructiva que se adopte, se tendrá en cuenta la minimización de la afeción por ruido y por intrusión visual sobre las viviendas situadas en las proximidades del trazado, especialmente entre los puntos kilométricos 37,000 y 37,500, y en el punto kilométrico 38,000, en las proximidades de la urbanización «Buenavista», cerca de la ronda de Toledo.

El citado estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar las medidas de protección acústica propuestas por el estudio de impacto ambiental y, en su caso, las características de dichas medidas.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la autovía serán los siguientes, medidos a 2 metros de la fachada, y para cualquier altura de las edificaciones:

Zonas residenciales:

Leq (siete a veintitrés horas) menor que 65 dB (A).

Leq (veintitrés a siete horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (siete a veintitrés horas) menor que 75 dB (A).

Leq (veintitrés a siete horas) menor que 75 dB (A).

En cuanto a zonas hospitalarias, centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas, se deberá garantizar que la actividad a la que estén destinadas no sufran alteraciones por motivos acústicos.

Zonas de interés faunístico (puntos kilométricos 10,000 al 28,000): Medidas a 200 metros del borde de la infraestructura y a una altura de 1,5 metros.

Leq (veinticuatro horas) menor que 60 dB (A).

En caso de adoptarse medidas de protección acústica, éstas deberán estar detalladas y valoradas, especificando en cada caso la disminución de la inmisión acústica prevista. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

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

6. Medidas de protección del patrimonio histórico y arqueológico

El proyecto de construcción incorporará un plan de prospección arqueológica de la franja de ocupación de la nueva infraestructura, de los caminos de acceso y de las superficies destinadas a acoger instalaciones auxiliares y vertederos.

Este plan de prospección arqueológica se redactará en coordinación con la Consejería de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, y contará con su aprobación explícita. Deberá prestar especial atención al yacimiento arqueológico de Pineda, próximo a la ciudad de Toledo, identificado en el estudio de impacto ambiental.

Aún así, se deberá incluir en el pliego de prescripciones técnicas particulares del proyecto de construcción una serie de medidas preventivas de la actividad de obra y, en su caso, correctoras, orientadas a la conservación del yacimiento arqueológico de Pineda, extremando las precauciones en sus cercanías.

La realización de una campaña de sondeos con metodología arqueológica, previa a las obras, y la presencia de un Arqueólogo durante la fase de movimiento de tierras, serán obligatorias.

En todo caso, con el resultado de las prospecciones anteriormente indicadas, el proyecto de construcción incorporará un programa, elaborado en consulta con el referido órgano competente de la Comunidad Autónoma, de protección del patrimonio histórico y arqueológico, compatible con el plan de obra.

Asimismo, se tendrán en cuenta en los proyectos de trazado y construcción las vías pecuarias afectadas, especialmente la Cañada Real Segoviana, asegurando su trazado alternativo y garantizando el tránsito ganadero, proyectando los pasos subterráneos necesarios de dimensiones suficientes para que la luz natural los ilumine.

7. Medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra

Se redactará un proyecto de medidas contra la erosión, de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, de acuerdo con lo propuesto en el capítulo 5, «Medidas correctoras», del estudio de impacto ambiental. El citado proyecto deberá dedicar especial atención a la ejecución de los desmontes y terraplenes. En concreto, en los desmontes y terraplenes de altura superior a 10 metros se seguirá un tratamiento especial contra la erosión. Los desmontes se encuentran situados, aproximadamente, entre

los puntos kilométricos siguientes: 32,700 y 32,800 y 34,750; 35,850 y 35,950; 38,000 y 38,250. Los terraplenes están situados entre los puntos kilométricos 34,050 y 34,200; 36,350 y 36,500, y 36,700 y 36,800.

También se incluirán las medidas para la protección de los cauces de los cursos de agua, especialmente de los ríos Guadarrama y Tajo, de los arroyos existentes, así como de los afluentes de todos ellos, y la revegetación de taludes en desmontes y terraplenes, la delimitación y recuperación de los terrenos a utilizar para situar escombreras y vertederos, para tránsito de maquinaria, para almacén de materiales, plantas de hormigonado, asfaltado y parque de maquinaria, y la localización y forma de explotación de las canteras, graveras y zonas de préstamo, indicando los volúmenes a extraer en cada caso.

Además, se tendrán en cuenta las siguientes medidas:

Se utilizarán como zonas de préstamos para extracciones de áridos canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

Los vertederos permanentes y temporales de tierras procedentes de la excavación se situarán en zonas de mínima afeción ecológica y paisajística y de poco interés natural, utilizándose preferentemente las de actividades extractivas abandonadas. En ningún caso se utilizarán zonas cercanas a los cursos de agua.

Una vez definida la ubicación y dimensiones de los vertederos permanentes, se realizará un proyecto de restauración, con objeto de no alterar las características naturales del terreno, o mejorarlas en las zonas de extracción donde éstas hubieran sido ya transformadas. Los trabajos de adecuación morfológica, revegetación y reforestación de estas zonas formarán parte del proyecto de restauración y serán incluidos y presupuestados en el proyecto de construcción.

Las zonas de vertederos permanentes donde se acopien más de 50.000 metros cúbicos vendrán definidas completamente en el proyecto constructivo. Su ubicación y características figurarán en todos los documentos del proyecto y tendrán carácter contractual.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén será, preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

Se minimizará la afeción producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la medida de lo posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes. Una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán a su estado natural anterior al proyecto, salvo los que tengan una utilidad permanente, que, a estos efectos, tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto de construcción.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía. Asimismo su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

8. Medidas compensatorias de la afeción producida sobre la IBA número 199 «Torrijos»

La existencia en el área de estudio del área importante para las aves, IBA número 199 «Torrijos» dará lugar a la definición de una serie de medidas destinadas a garantizar su integridad y a compensar las afecciones a las especies de aves esteparias de interés:

Previamente al inicio de las obras:

Se realizará una localización concreta de los lugares de nidificación de las aves esteparias con presencia en la zona: Avutarda común, sisón común, ganga ortega, ganga ibérica y aguilucho cenizo.

Se valorarán las poblaciones de estas especies y se determinará su sensibilidad a las perturbaciones por las obras: Época o épocas más sensibles y distancia a la que podrían resultar perturbadas por las voladuras u otras labores durante la construcción de la autovía.

En función de los estudios y prospecciones de campo realizados, se delimitarán las zonas de obras y se fijarán las épocas concretas en las que procederá limitar en el tiempo la realización de voladuras u otras actividades perturbadoras para la fauna.

En función de los resultados de estos estudios previos, se diseñará un plan de seguimiento detallado en cuanto al espacio y al tiempo.

Durante la fase de construcción:

Se realizará un seguimiento del efecto de las obras sobre las aves esteparias, con especial atención a los enclaves sensibles previamente establecidos.

En función de los resultados de este seguimiento, se podrán modificar las prescripciones, bien sea haciéndolas más restrictivas, si se observan perturbaciones mayores de las esperadas o con efectos a mayor distancia, o por el contrario, con menores limitaciones, si se comprueba que no se producen las perturbaciones esperadas (reducción de las zonas potencialmente sensibles o modificación de los condicionantes).

Creación y restitución de hábitats. Si como resultado de los estudios realizados se comprobara la afección directa a los enclaves sensibles previamente establecidos, se llevarán a cabo acciones encaminadas a minorar el impacto de esta afección a los hábitats. Por lo tanto, en el caso de que el nuevo viario interceptara zonas utilizadas para la nidificación por las aves esteparias, deberá compensarse la afección con la disposición de otras zonas de igual o mayor superficie, alejadas de la zona de influencia de la autovía, con el mismo tipo de cultivo, de tal forma que se potencie el desarrollo de nuevas nidadas.

Otras medidas de compensación que tengan por objeto la mejora de los hábitats faunísticos serán:

Instalación de salvapájaros en los tendidos eléctricos que atraviesan el trazado de la autovía.

Recuperación de las riberas del río Guadarrama, finalizada la fase de obras, en el entorno de su intersección con la nueva autovía.

Adquisición de los terrenos dedicados al vertido de los excedentes de tierra de la construcción de la infraestructura y posterior restauración de los mismos.

Seguimiento de las poblaciones de aves esteparias de la IBA número 199, analizando la evaluación de la población y definiendo, en función de los resultados, actuaciones concretas a desarrollar.

9. Seguimiento y vigilancia

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el condicionado de esta Declaración.

En el programa se detallará el seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental por la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una Dirección Ambiental de Obra que, sin perjuicio de las funciones del Director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental, y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el grado de cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en la fase de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

- a) Comunicación del acta de comprobación del replanteo.
- b) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre las medidas de protección y conservación de los suelos y de la vegetación realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 2.

Informe de las medidas de protección a la hidrología realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección a la fauna realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 4.

Informe sobre las medidas de prevención del ruido en áreas habitadas realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 5.

Informe sobre la prospección arqueológica y medidas de protección realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 6.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 7.

c) Anualmente y durante el plazo de tres años a partir de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe visado por el órgano competente en materia de conservación de la naturaleza de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha de las afecciones a las aves esteparias a que se refiere la condición 4, y un informe sobre la eficacia de las medidas de protección de la fauna terrestre realizadas, para lo cual se establecerá un programa de seguimiento que permita comprobar el funcionamiento de las mismas.

Informe sobre los niveles de ruido realmente existentes en las áreas habitadas y de interés faunístico, a que se refiere la condición 5 y, en su caso, medidas complementarias a realizar.

Informe sobre el estado, la evolución y la eficacia de las medidas correctoras adoptadas para la recuperación, restauración, integración de la obra y de defensa contra la erosión a que se refiere la condición 7.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

10. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de las obras de los documentos y prescripciones adicionales que esta declaración impacto establece, así como los siguientes informes y proyectos:

Proyecto de adaptación del trazado en planta y alzado a que se refiere la condición 1.

Proyecto de tratamiento de las aguas residuales, de acuerdo con lo establecido en la condición 3.2, así como el programa de seguimiento analítico de las aguas previsto.

Proyecto de tratamiento para los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión, procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción, de acuerdo con lo establecido en la condición 3.3.

Proyecto de los pasos de fauna, a que se refiere la condición 4.

Proyecto de las medidas de prevención del ruido en áreas habitadas, a que se refiere la condición 5.

Programa de protección del patrimonio arqueológico compatible con el plan de obra, a que se refiere la condición 6.

Proyecto de medidas para la defensa de la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 7.

Proyecto de medidas compensatorias a la afección producida sobre la IBA número 199 «Torrijos», a que se refiere la condición 8.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de la obra, a que se refiere la condición 9.

En la redacción del proyecto de construcción se incluirá un documento denominado «Análisis ambiental», en el que se identificarán, describirán y valorarán los problemas ambientales y en el que, asimismo, se proyecten y presupuesten las medidas correctoras necesarias que se deriven de las condiciones establecidas en la presente declaración de impacto ambiental.

11. Definición contractual de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de las medidas correctoras contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental y en las condiciones de esta Declaración figurarán en la memoria, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción. También se valorarán y proveerán los costes derivados del plan de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 15 de febrero de 2000.—El Secretario general, Juan Luis Muriel Gómez.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Respuestas recibidas

Dirección General de Conservación de la Naturaleza.	
Delegación del Gobierno en la CA de Madrid.	
Presidencia de la Comunidad de Madrid.	
Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha.	
Presidencia de la Junta de Castilla-La Mancha.	
Confederación Hidrográfica del Tajo.	X
CEDEX.	
Instituto Tecnológico Geominero de España (Madrid).	X
Agencia de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.	X
Consejería de Educación y Cultura de la Comunidad de Madrid.	X
Instituto Reg. de Educación, Sanidad y Bienestar Social (Madrid).	
Diputación Provincial de Toledo.	X
Dirección Territ. de MOPT en Toledo.	
Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General de Cultura. Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General de Agua y Calidad Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	
Dirección General de Medio Ambiente Natural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	
Ayuntamiento de Toledo.	X
Ayuntamiento de Cabezasrada (Toledo).	
Ayuntamiento de Santa Cruz de la Zarza (Toledo).	
Ayuntamiento de Santa Olalla (Toledo).	
Ayuntamiento de Maqueda (Toledo).	
Ayuntamiento de Val de Santo Domingo (Toledo).	
Ayuntamiento de Caudilla (Toledo).	
Ayuntamiento de Alcabón (Toledo).	
Ayuntamiento de Torrijos (Toledo).	X
Ayuntamiento de Gerindote (Toledo).	
Ayuntamiento de Lillo (Toledo).	
Ayuntamiento de Corral de Almaguer (Toledo).	
Ayuntamiento de Albarral del Tajo (Toledo).	
Ayuntamiento de Guadamur (Toledo).	
Ayuntamiento de Villanueva de Bogas (Toledo).	
Ayuntamiento de Tembleque (Toledo).	
Ayuntamiento de Villamiel de Toledo (Toledo).	
Ayuntamiento de Ollas del Rey (Toledo).	
Ayuntamiento de Mocejón (Toledo).	
Ayuntamiento de Cañete (Toledo).	
Ayuntamiento de Yepes (Toledo).	
Ayuntamiento de Ocaña (Toledo).	
Ayuntamiento de Villatobas (Toledo).	
Ayuntamiento de Villasequilla de Yepes (Toledo).	
Ayuntamiento de Huerta de Valdecarábanos (Toledo).	
Ayuntamiento de La Guardia (Toledo).	
Ayuntamiento de Polan (Toledo).	
Ayuntamiento de Sonseca (Toledo).	X
Ayuntamiento de Ajofrín (Toledo).	
Ayuntamiento de Orgaz (Toledo).	
Ayuntamiento de Mora (Toledo).	
Ayuntamiento de Aranjuez (Madrid).	
Asoc. Naturalista de Defensa de Castilla-La Mancha (Toledo).	
ACMADEN (Toledo).	X
Colectivo Excursionista de Valencia.	
ESPARVEL (Toledo).	
ARDEIDAS (Toledo).	
COMADEN (Madrid).	
La Casa Verde (Madrid).	
Fondo del Patrimonio Natural Europeo (Madrid).	
Área de Contaminación Atmosférica. Majadahonda (Madrid).	
Instituto de Acústica. CSIC.	X
Cátedra de Ingeniería Ambiental (Madrid).	
Cátedra de Planeamiento Urbanístico (Madrid).	
Carlos Morla Juaristi (Madrid).	
CODA (Madrid).	

AEDENAT (Madrid).	X
FAT (Madrid).	
ADENA (Madrid).	
SEO (Madrid).	X

La Confederación Hidrográfica del Tajo considera que el corredor norte realiza el cruce sobre el río Guadarrama y el río Tajo en un punto conflictivo, dada la intersección de varios servicios y vías de comunicación. En cuanto al corredor sur considera, que desde el punto de vista hidráulico, presenta menos inconvenientes evitando la afección al embalse de Guarraz. Finaliza aconsejando el cuidado en los cruces de los cauces y que se restaure el entorno una vez ejecutadas las obras.

El Instituto Tecnológico Geominero manifiesta que lo más idóneo sería optar por el corredor norte, procurando aprovechar trazados ya existentes y minimizando los impactos sobre las áreas de interés ambiental: Sotos y carrizales del Tajo, carrizal de Villamejor y riberas del Cigüela y Júcar. Recuerda también que la apertura de canteras de préstamos debe atenerse a lo dispuesto en el Real Decreto 2994/1982, de 15 de octubre, sobre restauración de espacios naturales afectados por actividades mineras.

La Dirección General de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha considera que el estudio de impacto ambiental debe incluir un estudio de patrimonio histórico-arqueológico que se efectúe en coordinación con la Dirección General, Unidad Arqueología.

El Ayuntamiento de Toledo manifiesta como más ventajosa la alternativa del corredor sur, dada la afección del corredor norte a los regadíos en la Sagra y a las zonas húmedas del Tajo, así como su cercanía a Madrid y proximidad a grandes infraestructuras. Añade la posibilidad de contemplar la opción de aprovechar las infraestructuras ya construidas como opción más favorable.

El Ayuntamiento de Torrijos se muestra favorable al desdoblamiento de la carretera N-403, pero no utilizando la variante actual y desplazando la autovía hacia el norte.

El Ayuntamiento de Sonseca considera significativa la presencia de avutardas en todo el tramo I del corredor norte (zona de Huecas, Torrijos y Rielves, la vega del Tajo), así como la existencia de numerosas infraestructuras. Por lo tanto, se muestra favorable a la realización del corredor sur con el que además se logrará potenciar la zona sur.

La Asociación Castellano-Manchega de Defensa del Patrimonio Natural (ACMADEN) propone que se desestime el proyecto en beneficio de otras necesidades. En caso de continuar con el proyecto, recomiendan el estudio del corredor norte y como opción más lógica el desdoblamiento de las carreteras ya existentes en el trayecto Maqueda-Torrijos-Toledo-N-IV-Ocaña-Tarancón-Cuenca. Señala la afección a la zona esteparia de la Sagra-Torrijos (afecciones norte y sur), de interés para las aves esteparias (SEO-ICBP), situada entre Torrijos, Albarreal de Tajo, Burujón y el embalse de Castrejón.

El Instituto de Acústica señala que el documento presentado carece de referencias sobre la componente acústica. El análisis de alternativas deberá contemplar la incidencia acústica de las acciones temporales y permanentes sobre los núcleos de población y sobre las zonas faunísticas de interés.

La asociación ecologista AEDENAT se manifiesta en contra de esta infraestructura de transporte de gran capacidad. Solicita la paralización del proyecto.

La Sociedad Española de Ornitología indica que con las alternativas planteadas para el tramo Maqueda-Toledo se podría afectar al Área de Importancia Internacional para las Aves número 198 «Embalse de Castrejón» y número 199 «Torrijos».

La Diputación Provincial de Toledo considera el corredor sur como el de menor impacto ambiental y que potenciaría el crecimiento demográfico en esta zona.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo y de sus alternativas

El proyecto consiste en la realización de una autovía entre Maqueda y Toledo siguiendo el corredor que en la actualidad ocupa la N-403, que constituirá un tramo de la denominada autovía de Castilla-La Mancha. Se proyectan dos calzadas de 11,5 metros, incluidos arcenes y bermas, con una mediana de 10 metros. El ancho medio de ocupación es de 48 metros para los tramos en variante y 24 para los de duplicación.

En una primera fase se estudian los posibles corredores a partir de los datos básicos de usos del suelo, geología y geotecnia, climatología, hidrología, medioambiente, tráfico, planeamiento y socioeconomía. Posteriormente, se han desarrollado trazados por los corredores establecidos, valorando las soluciones y seleccionando la más recomendable mediante un método multicriterio.

Estudio de corredores:

En el estudio de corredores se han definido dos soluciones:

Solución norte: Parte de la N-V entre Maqueda y Santa Olalla, pasa al norte de Torrijos y de un posible embalse al norte de Barcience y cruza perpendicularmente el río Guadarrama y la carretera Bargas-Valmojado. El tramo finaliza en el cruce con la autovía Madrid-Toledo (N-401).

Solución sur: Se inicia en la N-V entre Maqueda y Santa Olalla, se dirige al sur para pasar al oeste de Torrijos, entre Geridonte y Escalonilla y gira al sureste pasando entre Burujón y Albarreal del Tajo antes de cruzar el río Tajo en el punto kilométrico 27. Posteriormente asciende en dirección sureste hasta una meseta intermedia al norte de Guadamur, continuando en la misma dirección hasta el cruce con la N-401 al norte de Ajofrín. Dentro de este corredor se diferencia una nueva solución, «solución sur-norte», que parte del cruce del corredor sur con la C-401, al norte del embalse de Guajaraz, se dirige hacia el este, pasa por el norte de Argés y Cobisa y cruza la N-401.

Estudio de alternativas:

Dentro de cada solución o corredor se han establecido unas alternativas para las que se han comparado los aspectos geológicos, medioambientales, socioeconómicos y de tráfico realizados. Estas alternativas son:

Solución norte:

Alternativa 1: Comienza en el punto kilométrico 77 de la autovía de Extremadura (N-V) entre Maqueda y Santa Olalla, continuando la traza de forma paralela al ferrocarril, hasta interceptar a la carretera N-401.

Desdoblamiento norte 1.ª: Se inicia en el punto kilométrico 76,500 de la autovía de Extremadura (N-V) y sigue dirección suroeste para unirse a la N-403 a 2 kilómetros al sureste de Maqueda. Se duplica la N-403 con variantes en Val de Santo Domingo (por el sureste y por el nordeste, ésta más corta) y Rielves (proyecto de variante sur). Se duplica la variante en construcción de Torrijos por el norte.

A partir del cruce con el río Guadarrama el trazado se continúa duplicando la carretera local a Bargas, Olís del Rey y Mocejón.

Desdoblamiento Norte 1b: Coincide con el anterior hasta el puente sobre el río Guadarrama, donde continúa duplicando la N-403 hasta su conexión con la ronda norte de Toledo. El empalme con esta ronda se puede realizar pasando al sur o al norte del Observatorio, necesitando un viaducto de 450 metros en el primer caso o un desmonte en trinchera en el segundo.

Solución sur:

Alternativa 2: Comienza en el mismo punto que la anterior y se dirige al sureste pasando al sur de Torrijos en dirección a Polán. Baja continuamente hacia el valle del Tajo, al que cruza con una estructura de 250 metros de luz, y continúa en dirección sureste al norte de Guadamur, avanzando hasta alcanzar la N-401.

Alternativa 3: Coincide con la 2 hasta el punto kilométrico 36,500, donde toma dirección este y pasa al sur de Toledo hasta el cruce con la C-400.

Comparación de alternativas (análisis de rentabilidad y multicriterio).

En primer lugar se realiza un estudio de rentabilidad económica con los criterios de los Servicios de Planificación. Se han estudiado dos escenarios: Uno tendencial (B), basado en las tendencias que se han determinado en los últimos diez años, y otro voluntarista (A), con el que se previenen acciones por parte de la Administración que se beneficiarán de la construcción de la autovía. Desarrollados ambos escenarios, se aplican sus resultados en el modelo de tráfico y se realizan las asignaciones correspondientes calculando la rentabilidad de cada trazado.

Los resultados del escenario tendencial hacen más rentable para el tramo estudiado la alternativa Desdoblamiento Norte 1b con un 8,9 por 100.

Para el análisis multicriterio se han tenido en cuenta los criterios siguientes: desarrollo regional, indicadores socioeconómicos, trazado, geología y geotecnia, seguridad vial, rentabilidad, ocupación de la traza, tráfico e impacto ambiental.

Cada indicador tiene un valor de 1 a 5, siendo éste el óptimo. Los pesos son respectivamente 4, 4, 5, 3, 3, 5, 3, 5 y 5; los valores obtenidos se han combinado para que resulten con continuidad.

Como alternativa seleccionada resulta la denominada «Desdoblamiento Norte versión 1b», con una longitud de 38,13 kilómetros.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El estudio presentado analiza las cinco alternativas planteadas como solución en el tramo comprendido entre Maqueda y Toledo.

El documento se encuentra estructurado en las tres fases del proceso del estudio. En una primera fase se analiza el proyecto y se describe el medio biocenótico y socioeconómico en estado preoperacional. Posteriormente, en la fase II, se realiza un análisis comparado de impactos para conseguir la selección de la alternativa de impacto mínimo. Finalmente se realiza una propuesta de medidas correctoras y de un plan de vigilancia ambiental. El estudio incluye además un reportaje fotográfico y dos anejos de inventario faunístico, de patrimonio histórico-artístico, así como el correspondiente Documento de Síntesis.

Las alternativas planteadas y analizadas son:

Alternativa 1.

Alternativa 2.

Alternativa 3.

Alternativa Desdoblamiento Norte 1a (por Bargas).

Alternativa Desdoblamiento Norte 1b (por Toledo).

En una primera fase se han descrito los aspectos del medio físico contemplando la geografía, el relieve, la geología, la climatología, la hidrología superficial (cuenca del Tajo y los arroyos Molinillo, Renales, Barcience, río Guadarrama y Guajaraz) y la subterránea (acuífero terciario detrítico Madrid-Toledo-Cáceres). Asimismo se ha realizado un análisis de la edafología del área de estudio.

En cuanto al medio biológico, se analiza la vegetación y la productividad forestal potencial, distinguiendo tres series de vegetación (serie supramediterránea silicícola de «Quercus rotundifolia» faciación con «Retama sphaerocarpa», serie mesomediterránea manchega y aragonesa basófila de «Quercus rotundifolia» o encina y serie mesomediterránea luso-extremadurensis silicícola de «Quercus rotundifolia») y la vegetación real, donde destacan los cultivos agrícolas, las formaciones de bosque mediterráneo, la vegetación de ribera, la halófila, los pinares y el matorral mediterráneo y pastizal. A dichas formaciones se les ha dado un valor relativo con una escala de magnitud entre 0 y 3.

Las áreas de mayor interés ambiental se corresponden con las siguientes zonas húmedas:

Lago España, formado por el Arroyo de los Arenazos, que constituye un importante punto de acogida y/o paso para aves, tratándose de un carrizal rodeado de cultivos de secano donde se pueden encontrar especies como «otis tarda» (avutarda), perdiz, conejo, liebre, ruiseñor, zarceros, mirlos, etc.

Embalse de Castrejón, área importante para las aves y zona húmeda de importancia nacional, con formaciones de «Tamarix, sp.» «Salix sp.» «populus alba»... y como representación de la fauna: martinete, garcilla bueyera, garceta común, cormorán grande, aguilucho lagunero, etc.

Embalse de Guajaraz, área importante para las aves, que supone un área de interés para la invernada de aves acuáticas y como punto de paso de aves migratorias, estando la vegetación circundante formada por matorral mediterráneo y la fauna característica por el ánade real, somorrujo lavanco, ánade friso, porrón común etc.

En cuanto a las zonas de interés forestal, los Cigarrales de Toledo son la principal representación como área de recreo de los habitantes de Toledo, donde se encuentra almendro, olivo, encinas, coscojas, retamares, torviscos y tomillares.

Asimismo, se ha analizado y valorado cualitativa y cuantitativamente la fauna del entorno del proyecto que se localiza en las zonas húmedas, en las áreas agrícolas (cereal, encinar y coscojar adhesionado, pastos y olivar), zonas pseudoesteparias de aprovechamiento de secano, proximidades de las riberas, bosques mediterráneos, bosques de coníferas, montes, áreas cubiertas de matorral mediterráneo y la asociada al entorno rural. El principal área de interés faunístico se corresponde con el área de Torrijos-Rielves, zona pseudoesteparia en la que es posible encontrar avutarda («otis tarda») y donde además son abundantes los conejos, perdices, córvidos, cigüeña blanca, etc.

Otro aspecto analizado ha sido el paisaje, con la identificación, descripción y valoración de las unidades paisajísticas de «Llanuras cerealiísticas de Torrijos y la Sagra» y «Depresión del río Tajo». Asimismo se analiza el sistema demográfico mediante un análisis comarcal y municipal, el sistema económico (sistema primario, áreas económicas de Torrijos y Toledo en el sector secundario y el sector terciario), así como el sistema cultural, identificando los elementos del patrimonio arqueológico, arquitectónico y vías pecuarias (Cañada Real Segoviana).

Finaliza la descripción del área de estudio con el análisis de la red viaria existente (carreteras y ferrocarriles) y de las infraestructuras y dotaciones (redes de abastecimiento y saneamiento, de residuos sólidos, sanidad y educación). Acompaña la descripción un reportaje fotográfico como anexo.

La fase II incluye un análisis comparado de impactos, con el objeto de seleccionar la alternativa de mínimo impacto. Se inicia esta fase con el análisis de las características de trazado de las alternativas propuestas y de movimientos de tierras (necesidad de vertederos y canteras y su localización), la afección a la hidrología superficial, efecto barrera, tráfico esperado y nivel de servicio, molestias a las poblaciones cercanas, servicios afectados así como superficie ocupada por la autovía, afección al patrimonio histórico-artístico y aceptación social. Los impactos detectados se caracterizan mediante una matriz causa-efecto.

La previsión que realiza el estudio del impacto que las distintas alternativas generarían sobre el sistema hidrológico es:

Alternativa 1, impacto inexistente-compatible. Las afecciones más significativas son el cruce con el río Guadarrama y los tramos de desvío de pequeños arroyos.

Alternativas 2 y 3, impacto moderado-compatible. Ambas alternativas comparten gran parte del trazado, afectando en ambos casos al río Tajo, al que cruzan y al arroyo Guajaraz (puntos kilométricos 22,300; 27,700; 31,200; 31,900 y 32,700). Asimismo las alternativas dan lugar a cinco desvíos de pequeños arroyos, a los que se suma, en el caso de la alternativa 2, el desvío de un afluente del Guajaraz.

Alternativa Desdoblamiento Norte 1a (por Bargas), impacto inexistente-compatible. Con esta alternativa se cruza sobre el río Guadarrama. Por otro lado, presenta un total de cuatro desvíos de cauces, correspondientes a arroyos (1,100) y a afluentes del Guadarrama (28,100; 29,600; 33,400).

Alternativa Desdoblamiento Norte 1b (por Toledo), impacto inexistente-compatible. Esta alternativa cruza sobre el río Guadarrama y presenta un total de tres desvíos de cauces, de un arroyo (punto kilométrico 1,100), de un afluente del Guadarrama (punto kilométrico 30,100) y de un afluente del Tajo (punto kilométrico 33,100).

Los mayores impactos por problemas erosivos se manifestarán en la alternativa Desdoblamiento Norte 1b (por Toledo), en la subida desde el río Guadarrama, cuando el trazado se dirige hacia la conexión con la ronda de Toledo.

En cuanto al patrimonio cultural, las alternativas 2 y 3 realizan una afección de carácter compatible, por desarrollarse próximas al yacimiento arqueológico de Guadamur (Guarrazar).

La principal vía pecuaria existente en la zona de proyecto es la Cañada Real Segoviana, que será cruzada por todas las alternativas del tramo (Alternativa 1 en el punto kilométrico 10,700, restituyéndose el paso mediante un paso inferior en el mismo punto, alternativas 2 y 3 en el punto kilométrico 12,000, restituido con un paso inferior en el punto kilométrico 11,600 y Alternativas Desdoblamiento Norte 1a y 1b en el punto kilométrico 11,500, que se restituye con un paso inferior en el punto kilométrico 12,100).

Las afecciones acústicas de las distintas alternativas propuestas, en zonas habitadas, son:

Alternativa 1: Se trata de una afección de carácter compatible, pasando cerca de diversos grupos de edificaciones en el punto kilométrico 8,500.

Alternativas 2 y 3: Se trata de una afección de carácter moderado por la situación del enlace proyectado en el punto kilométrico 22,500, que se encuentra a 100 metros de una urbanización.

Alternativas desdoblamiento: Se trata de una alternativa caracterizada como sin afecciones a este factor, siendo los puntos más relevantes:

Puntos kilométricos 5,000 y 18,500, a distancia entre 50-150 metros de varias naves y edificaciones próximas a la N-403.

Puntos kilométricos 28,200, a 100 metros de un grupo de edificaciones. Punto kilométrico 36,000 y 37,400, a 70-150 metros de urbanizaciones próximas a la N-403.

Punto kilométrico 38,000, próximo a la Ronda de Toledo, a 300 metros de varias edificaciones y naves.

En cuanto a las formaciones vegetales, todas las alternativas presentan similares afecciones, con la eliminación de encinar, coscojar, olivar, matorral

vegetación pseudoesteparia y pastizal, siendo menor la afección a la vegetación de ribera, que se limita a la existente asociada a los ríos Guadarrama y Tajo. Es mayor la afección en el caso de las alternativas 2 y 3.

Para la contaminación acústica será necesaria la instalación de pantallas vegetales en las proximidades de las urbanizaciones y en la conexión de entrada y salida con la actual Ronda de Toledo.

Una vez descritos los impactos, se realiza una valoración ponderada de las afecciones sobre cada elemento del medio, resultando como alternativa seleccionada del tramo estudiado el denominado Desdoblamiento Norte.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes:

Dirección General de Medio Ambiente Natural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Confederación Hidrográfica del Tajo.

Servicio de Agua de la Delegación de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de C.C. de Castilla-La Mancha.

Dirección General de Carreteras, Obras Hidráulicas y Transportes de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de C.C. de Castilla-La Mancha Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias. Ministerio de Fomento.

Ayuntamiento de Toledo.

Diputación Provincial de Toledo.

Ayuntamiento de El Romeral (Toledo).

Ayuntamiento de Corral de Almaguer (Toledo).

Ayuntamiento de Toledo.

Ayuntamiento de Magán.

Ayuntamiento de Bargas.

Ayuntamiento de Mazarambroz.

Ayuntamiento de Olías del Rey (Toledo).

Ayuntamiento de Maqueda (Toledo).

Ayuntamiento de Santa Olalla.

Don Marcelo García Román, «La Rozuela, Sociedad Anónima» (Toledo).

Don Javier Pérez Gamero (Toledo).

Don Pablo Martín-Caro, «Farraco, Sociedad Anónima» (Toledo).

El contenido ambiental de las alegaciones es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Tajo indica que se deberá dar capacidad de desagüe para las avenidas extraordinarias a todos y cada uno de los ríos y arroyos atravesados por la traza y que hay que analizar los efectos sobre la zona regable La Sagra-Torrijos en el caso de adoptarse la alternativa 1, así como guardar las distancias de seguridad necesarias en las presas de los embalses que se encuentren próximos al trazado de la nueva autovía.

La Dirección General de Medio Ambiente Natural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha considera que la solución menos impactante es la de Desdoblamiento. Añade que es mínimo el estudio de la afección a las vías pecuarias y que se debe asegurar su trazado alternativo y garantizar el tránsito ganadero, sobredimensionando los pasos subterráneos para que la luz natural los ilumine. Realiza un listado de las zonas de interés ambiental a añadir, que en el tramo analizado son: las islas y riberas del río Tajo aguas abajo del casco urbano de Malpica de Tajo, y barrancas de la margen izquierda del Tajo en Talavera de la Reina. Además, se analiza la afección a otros valores relevantes que pueden verse afectados: zona de aves esteparias de Torrijos (zona con una importante población de avutarda), paso de mamíferos terrestres (propone realizar un estudio de la fauna terrestre afectada por el cerramiento, dada la abundancia de liebres en la provincia) y especies de flora amenazadas o muy raras.

El Servicio de Agua de la Delegación Provincial de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de C.C. de Castilla-La Mancha señala la interferencia sobre los regadíos de iniciativa pública en la provincia de Toledo. Considera inviables las alternativas 1, 2 y 3 y la alternativa 1A del «Desdoblamiento Norte», por afectar a la zona regable de La Sagra-Torrijos, aduciendo que establece una barrera para todos sus servicios, caminos, tuberías, telecontrol, etc. Además, la alternativa 1 afecta a la zona regable de la Real Acequia del Jarama y su ampliación. Considera la necesidad de una vía de alta capacidad que comunique las autovías N-V, N-IV, N-III por su repercusión en el desarrollo económico y social de la región. En lo que se refiere a las distintas alternativas presentadas, considera únicamente favorable y positiva, en cuanto a las zonas regables de iniciativa pública, el «Desdoblamiento Norte», por Toledo.

La Dirección General de Carreteras, Obras Hidráulicas y Transportes de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de C.C. de Castilla-La Mancha

informa que, de forma genérica, le parece adecuada la solución propuesta en el estudio informativo. Con el fin de independizar el tráfico local de los movimientos de largo recorrido, propone que, partiendo del enlace N-401-N-400 ya construido y apoyándose en la N-401 hacia la colonia de «Las Nieves», salve el polígono por su lado oeste, conectando con el desdoblamiento norte propuesto a partir del punto kilométrico 48,000, aproximadamente. Considera que se deberá incluir la mejora y readaptación del tramo urbano del polígono industrial de Santa María de Bequerencia, ampliando su desarrollo hasta conectar con la solución que se adopte.

Con respecto al trazado, indica que en el posterior proyecto de construcción se analicen las características funcionales y de seguridad vial de los tramos a utilizar de las carreteras existentes para alcanzar las características de las autovías de nueva construcción. Dichas actuaciones tendrán especialmente incidencia en los subtramos: variante de Torrijos y puente sobre el Guadarrama-Toledo.

Por último, señala que se deberán mejorar las conexiones con los núcleos de población próximos a la vía, incorporando nuevos ramales a los enlaces, y mejorar el diseño de los mismos; que el proyecto de construcción deberá tener en cuenta la actual denominación de las carreteras autonómicas.

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento indica, con respecto a este tramo, que la solución propuesta interfiere en el punto kilométrico 15,100 y 15,300 con la línea de ferrocarril Madrid-Valencia de Alcántara, que asimismo es cruzada mediante paso superior en el punto kilométrico 17,000 y que por tanto se deberá respetar el gálibo indicado en la normativa de RENFE y garantizar la viabilidad de duplicación de vía en la línea. Asimismo, realiza una relación de las interferencias de las otras soluciones estudiadas con las líneas ferroviarias.

El Ayuntamiento de Toledo muestra su conformidad con la opción denominada Desdoblamiento 1b y Desdoblamiento Sur y rechaza la opción de aprovechamiento de la avenida del Tajo y el desdoblamiento de la N-400, por los aspectos negativos para la ciudad y para el barrio del polígono.

La Diputación Provincial de Toledo manifiesta que la solución definitiva que se adopte debe contemplar la mejora de los accesos a las poblaciones cercanas así como el estudio de solución del cruce, no sólo con las carreteras provinciales sino también con todos los caminos locales de uso agrícola y ganadero existentes.

El Ayuntamiento de Corral de Almaguer muestra su conformidad con la alternativa de Desdoblamiento Sur.

El Ayuntamiento de Bargas rechaza la construcción de la alternativa-1, proponiendo el Desdoblamiento Norte-1b, apoyando la construcción del viaducto de 450 metros que conecta con la Ronda Norte, de Toledo.

El Ayuntamiento de Olías del Rey (Toledo) considera más viable la solución Desdoblamiento Norte 1a.

Don Marcelo García Román, «La Rozuela, Sociedad Anónima» (Toledo), informa que la solución propuesta Desdoblamiento Norte, por Bargas, afecta a una zona de regadío por aspersión mediante «pivots».

Don Javier Pérez Gamero (Toledo) centra su alegación en la afección del trazado al polígono industrial de Toledo, donde quedan cerradas al tráfico las rotondas 1.ª y 3.ª de las cinco que existen, afectando a las estaciones de servicio en ellas localizadas, de las que es de su propiedad la asociada a la 3.ª rotonda. En un segundo escrito solicita información sobre el contenido del estudio informativo como posible perjudicado, así como el informe emitido por el Ayuntamiento de Toledo y el informe de la Consejería de Obras Públicas de Castilla-La Mancha e informe de constatación.

Don Pablo Martín-Caro, «Farruco, Sociedad Anónima» (Toledo), alega la afección a una estación de servicio de su propiedad situada en el punto kilométrico 33 de la actual N-403 inaugurada en agosto de 1995 y que no aparece en los planos. Asimismo, se manifiesta favorable a la solución de variante sur de la población de Santo Domingo-Caudilla así como de completar el enlace situado en la zona oeste de Santo Domingo.

BANCO DE ESPAÑA

4108

RESOLUCIÓN de 29 de febrero de 2000, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del euro correspondientes al día 29 de febrero de 2000, publicados por el Banco Central Europeo, que tendrán la consideración de cambios oficiales de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 46/1998, de 17 de diciembre, sobre la introducción del euro.

CAMBIOS

1 euro =	0,9714	dólares USA.
1 euro =	106,81	yenes japoneses.
1 euro =	333,90	dracmas griegas.
1 euro =	7,4475	coronas danesas.
1 euro =	8,4320	coronas suecas.
1 euro =	0,61340	libras esterlinas.
1 euro =	8,0805	coronas noruegas.
1 euro =	35,585	coronas checas.
1 euro =	0,57557	libras chipriotas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	256,81	forints húngaros.
1 euro =	4,0335	zlotys polacos.
1 euro =	202,1961	tolares eslovenos.
1 euro =	1,6067	francos suizos.
1 euro =	1,4097	dólares canadienses.
1 euro =	1,5795	dólares australianos.
1 euro =	1,9986	dólares neozelandeses.

Madrid, 29 de febrero de 2000.—El Director general, Luis María Linde de Castro.

4109

COMUNICACIÓN de 29 de febrero de 2000, del Banco de España, por la que, con carácter informativo, se facilita la equivalencia de los cambios anteriores expresados en la unidad peseta.

Divisas	Cambios
1 dólar USA	171,285
100 yenes japoneses	155,778
100 dracmas griegas	49,831
1 corona danesa	22,341
1 corona sueca	19,733
1 libra esterlina	271,252
1 corona noruega	20,591
100 coronas checas	467,573
1 libra chipriota	289,080
1 corona estona	10,634
100 forints húngaros	64,790
1 zloty polaco	41,251
100 tolares eslovenos	82,289
1 franco suizo	103,558
1 dólar canadiense	118,029
1 dólar australiano	105,341
1 dólar neozelandés	83,251

Madrid, 29 de febrero de 2000.—El Director general, Luis María Linde de Castro.