

El Ayuntamiento de Santaella expone que el trazado seleccionado afectará a los yacimientos arqueológicos de Guijarrillo II, Guijarrillo III, Molino de Castilla, Donadío, Guijarrillo Y, El Porretal y Fuente Vieja. Indica que, además, se podría afectar a otros seis yacimientos próximos al entorno. Indica, que el proyecto afectara a la zona regable del Genil-Cabra y a formaciones de ribera de Tamarix gallica y Tamarix canariensis, escasas en la comarca. Indica que se podría afectar la laguna de Donadío, al transitar la alternativa seleccionada a 200 metros de los escasos humedadales de interés ecológico del entramado endorreico de lagunas del sur de Córdoba. Expone que se podría afectar gravemente a las vías pecuarias. La alegación se adhiere al trazado propuesto por el ayuntamiento de Écija. La alegación incluye alegaciones particulares referidas a las cuestiones expuestas por el ayuntamiento.

La Diputación de Málaga expone la necesidad de reposición de carreteras de su competencia.

El Ayuntamiento de Almodóvar solicita un paso que facilite el tránsito de ganado desde la sierra a la vía pecuaria de la Cañada Real Soriana y que se modifique el trazado para evitar que las viviendas de la Barriada se vean afectadas.

ENAGAS indica que el trazado seleccionado afectará al gasoducto Sevilla-Madrid y Puente Genil-Málaga. Expone las condiciones en que deben realizarse las obras.

El Ayuntamiento de Espejo remite copia del informe del servicio de arquitectura y urbanismo de la Diputación Provincial de Córdoba, en el que se concluye que las soluciones propuestas se adecuan en líneas generales a la realidad física-territorial y ambiental de la provincia de Córdoba, resultando coherentes con los objetivos de ordenación territorial y urbanística y con el marco de protección del medio ambiente, valorando como más adecuada territorialmente la solución 2.1.

18010 *RESOLUCIÓN de 4 de agosto de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Carretera N-420 de Córdoba a Tarragona. P.K. 150 al 173. Variante de Puertollano. Provincia de Ciudad Real», 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 las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 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 formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 29 de julio de 1994, a la antigua Dirección General de Política Ambiental la Memoria-resumen del estudio informativo «Carretera N-420 de Córdoba a Tarragona. P.K. 150 al 173. Variante de Puertollano. Provincia de Ciudad Real», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la antigua Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 6 de febrero de 1995, la antigua Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas, remitiéndose nuevas contestaciones, recibidas fuera de plazo, con fechas 6 de marzo, 19 de mayo y 6 de septiembre de 1995.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública, mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 18 de julio de 1998, en la prensa local con fecha 21 de julio

de 1998 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Ciudad Real» de fecha 22 de julio de 1998.

El anexo II incluye los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 1 de marzo de 1999, 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 y el resultado de la información pública.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

Analizado el expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental requirió a la Dirección General de Carreteras el estudio de la modificación de la solución propuesta, con objeto de minimizar la afectación sobre la Laguna Blanca, alejando hacia el sur el cruce de la variante con la línea del AVE. Con fecha 18 de abril de 2000 la Dirección General de Carreteras remitió el ajuste de trazado con la citada modificación, que se encuentra recogida en la primera condición de la presente declaración. Esta modificación permite que la variante discurra a una distancia mínima de 1.500 metros, en dirección sur, de la Laguna Blanca.

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 efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Carretera N-420 de Córdoba a Tarragona. P.K. 150 al 173. Variante de Puertollano. Provincia de Ciudad Real»:

Declaración de impacto ambiental

El estudio informativo plantea cinco alternativas para el trazado de la variante de Puertollano, cuatro al oeste del núcleo urbano (soluciones A, B, C y D) y una al este (solución E). Las soluciones occidentales tienen un trazado similar y próximo entre ellas, si bien la solución C cruza la Umbría de Castellar mediante un túnel, frente a las otras tres que discurren a cielo abierto, en algunas soluciones, como la D, con taludes de gran altura. Por ello, dicha solución C, en concordancia con la documentación contenida en el expediente, se considera la más adecuada desde el punto de vista ambiental.

El entorno de Puertollano se incluye en el Área Importante para las Aves (IBA) número 206, «Campo de Calatrava», cuyos límites oriental y meridional en la zona coinciden con el trazado de la carretera N-420, quedando el casco urbano de Puertollano incluido en la misma. Esto supone que la solución propuesta en el estudio informativo y en el estudio de impacto ambiental, la designada como C, cruza este Área Importante para las Aves, mientras que la solución E, que discurre al este de Puertollano, la evita.

De las tres especies de aves que motivan la inventariación de esta IBA, el cernícalo primilla, el sisón común y la avutarda común, las dos últimas no abundan en la zona de paso de las alternativas, al tratarse de un entorno muy humanizado y próximo al casco urbano de Puertollano. Por el contrario, el cernícalo primilla es frecuente, tanto al oeste de Puertollano (dentro de la IBA), como el este (fuera de ella), siendo ambas zonas áreas de campeo de la especie, que cría en el casco urbano de Puertollano. La construcción de la variante, por uno u otro margen, no compromete la integridad de esta especie, por disponer de amplias zonas de caza. Asimismo, su presencia en las zonas donde discurren las soluciones C y E hace que la afectación sobre la especie resulte similar, pese a discurrir la primera dentro de la IBA y la segunda no.

La solución E, en su paso por la Sierra de Calatrava, presenta unas mayores afectaciones ambientales que la solución C en el cruce de la Umbría de Castellar. A esto se une la mayor aceptación social y por parte de las administraciones implicadas de la solución C, considerada más adecuada ambientalmente, y la problemática de la solución E para el trazado de un acceso directo al casco urbano de Puertollano. Asimismo, la problemática ambiental más importante de las soluciones occidentales, tal como están definidas en el estudio informativo, su afectación a la Laguna Blanca en el origen del trazado, ha sido resuelta, de forma conjunta con la autovía Puertollano-Ciudad Real, modificando estos trazados, de manera que queda garantizada la integridad de este espacio.

Por todo ello, examinada la documentación contenida en el presente expediente, así como en el expediente de la «Autovía Levante-Extremadura. N-420. Tramo: Puertollano-Ciudad Real» y teniendo en cuenta los aspectos anteriormente expuestos, se considera que de las cinco soluciones pro-

puestas, la solución C es la que presenta menores afecciones ambientales. Por tanto, por la presente declaración de impacto ambiental se establece que la redacción del proyecto de construcción, y la posterior ejecución y explotación, deberán cumplir lo especificado en el estudio de impacto ambiental y en las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto

El trazado propuesto, tal como viene definido en el estudio informativo sometido a información pública, deberá modificarse en el trazado definitivo del proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, en los siguientes términos:

a) El origen del trazado se modificará con respecto a lo expuesto en el estudio informativo en los términos indicados en la declaración de impacto ambiental de la autovía Levante-Extremadura. N-420. Tramo: Puertollano-Ciudad Real, con la que conecta la presente variante, alejándose hacia el este y sur de la Laguna Blanca, y garantizando que ésta no se vea afectada. Dicha modificación implica que la variante de Puertollano se iniciará, dando continuidad al tramo de autovía Puertollano-Ciudad Real, en el enlace de dicha autovía con la N-420, en el kilómetro 165,3 de ésta. A partir de ese punto toma dirección suroeste para, tras cruzar la línea del AVE y la carretera de Argamasilla de Calatrava a Villamayor de Calatrava, unirse a la solución C en el punto kilométrico 4+500, antes del cruce del río Argamasilla o Tirteafuera.

b) Con objeto de disminuir la afección por ruido e intrusión visual en las zonas habitadas, en los tramos de carretera en los que discurre próxima a éstas, entre el cruce del río Argamasilla o Tirteafuera y el punto kilométrico 7+000, el trazado se proyectará preferentemente en desmonte y, siempre que sea técnicamente posible, al menos, a 200 metros de las edificaciones más próximas. En las zonas próximas a las edificaciones donde el trazado no pueda ir en desmonte se dispondrán caballones de tierra de unos 2 metros de altura en la margen correspondiente de la autovía para conseguir los mismos objetivos. En los tramos de carretera con doble calzada (acceso norte a Puertollano y el correspondiente tramo de la variante) la anchura de 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).

c) Con objeto de disminuir la afección a la geomorfología, al paisaje y a la vegetación, la boca norte del túnel se situará en una zona de la ladera no ocupada por vegetación natural, y el trazado se proyectará de forma que la altura de los desmontes no supere los 20 metros. Para ello, se prolongará el túnel en dirección norte y se dispondrá un falso túnel de la longitud necesaria para alcanzar el objetivo anterior y poder establecer líneas de relieve continuas por encima del mismo, similares a las actuales.

d) Con los mismos objetivos del párrafo anterior, el acceso a la boca sur del túnel se proyectará de forma que la carretera discorra fuera de la zona ocupada por matorral. Al igual que para el acceso norte, se prolongará el túnel en dirección sur para que la altura de los desmontes en este acceso no supere los 20 metros y se dispondrá un falso túnel de la longitud necesaria para alcanzar el objetivo anterior y poder establecer líneas de relieve continuas por encima del mismo, similares a las actuales. En la parte final del trazado, desde la boca sur del túnel, donde la carretera discurre por dehesas de encinas, se localizarán y marcarán los ejemplares de encinas más valiosos por edad y porte, y se proyectará el trazado de forma que no se les afecte y se minimice el número de ejemplares afectados, conforme a lo especificado en la condición 3.

e) Si durante la excavación del túnel fuese precisa la ejecución de gunitados de hormigón en las bocas, se procederá a su demolición antes de la ejecución del falso túnel.

f) Con objeto de disminuir la ocupación de suelo y la afección a las edificaciones situadas en sus proximidades, el enlace con la carretera C-424 tendrá una tipología acorde con estos objetivos y con las características de ambas carreteras. Se tendrá en cuenta, asimismo, lo establecido en la condición 7 con respecto a la reposición del trazado del ferrocarril fuera de uso.

g) El proyecto de construcción contemplará las reposiciones de caminos, de la vía pecuaria y del trazado abandonado de ferrocarril señaladas en la condición 7 de la presente declaración.

2. Protección de la Laguna Blanca y de las formaciones volcánicas

Con el fin de proteger la Laguna Blanca, se modificará el origen de la variante, en los términos recogidos en la condición 1.a. y de acuerdo con el documento remitido por la Dirección General de Carreteras con fecha 18 de abril de 2000.

Independientemente de este ajuste de trazado, toda la Laguna Blanca, así como las formaciones volcánicas del entorno de Puertollano, serán consideradas zonas de exclusión estricta, no siendo aceptable ningún tipo de obra en ellas, ni movimientos de maquinaria u otras actividades derivadas de la construcción de la carretera. El trazado de la variante en las zonas más próximas a la Laguna Blanca será jalonado, para evitar el tránsito de maquinaria fuera de la zona estricta de obras.

3. Protección de la vegetación

Toda la zona de obras, sea el propio trazado o sus instalaciones auxiliares, próxima a masas arbóreas o arbustivas espontáneas, se jalonará durante el replanteo, para evitar afecciones a dichas comunidades.

En la zona sur de la Umbría de Castellar, en el cruce de las dehesas de encina, se incluirá el trasplante de todos aquellos ejemplares de encina que reúnan las características idóneas para esta operación. En este sentido, tanto en el proyecto de construcción, como durante la ejecución de las obras, se tendrán en cuenta las técnicas de trasplante más avanzadas, que permiten el traslado de ejemplares arbóreos de importantes diámetros.

El trasplante de los ejemplares de encina afectados por las obras se realizará tras el replanteo de las obras, y con anterioridad a cualquier otra actuación en dicha zona.

Dado el elevado riesgo de incendios que presenta la zona, se prohibirá expresamente la ejecución de los desbroces y el encendido de fuegos durante la época estival. Asimismo, se tomarán las medidas preventivas necesarias para evitar el desencadenamiento de incendios en aquellas operaciones de mayor riesgo, como las soldaduras. Se deberá contar a pie de obra con un camión cisterna o una cuba, para extinguir cualquier eventual foco.

4. Protección de la fauna

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la autovía y permitir su pervivencia y movilidad, se adoptarán las siguientes medidas, que deberán ser convenientemente diseñadas e incorporadas al proyecto de construcción:

a) Adecuación de cunetas y obras de drenaje longitudinal: Dado el riesgo para anfibios, reptiles y pequeños mamíferos de quedar atrapados en cunetas, arquetas y otras obras de drenaje, éstas se diseñarán de forma que sea posible su escape, mediante rampas u otros dispositivos similares.

b) Adecuación de cerramientos: Ante la posibilidad de entrada de animales en la calzada por zonas donde se interrumpa el cerramiento, tales como los enlaces, se dispondrán dispositivos de escape en el entorno de dichas áreas.

c) Limitaciones temporales: Para evitar la afección a la fauna durante su período de cría, se evitará la ejecución de desbroces y voladuras en el periodo comprendido entre los meses de abril y mayo, ambos inclusive. Con carácter general, se evitarán los trabajos nocturnos en toda la zona de obras.

d) Se construirán pasos específicos para fauna a lo largo de todo el trazado, adoptando para su ubicación y diseño los siguientes criterios:

Los pasos para fauna serán específicos, no siendo válidos los pasos para la reposición de caminos para vehículos, si bien podrán ser a su vez pasos para ganado.

Los pasos se situarán a una distancia inferior a cinco kilómetros entre sí, considerando que la zona en túnel es apta para el movimiento de la fauna. Por tanto, se construirán al menos dos pasos entre el origen y la boca norte del túnel y uno entre la boca sur del túnel y el final del trazado. Los pasos se ubicarán en zonas de paso habitual de fauna, y lejos de edificaciones o zonas habitadas.

Dado el amplio margen entre pasos, estos serán siempre pasos inferiores, con unas dimensiones tales que permitan la entrada de luz en toda su longitud. Se evitará su ubicación en zonas con grandes terraplenes, que den origen a largos pasos.

Considerando que la zona donde discurrirá la carretera se incluye dentro del Área Importante para las Aves de «Campo de Calatrava», y que la construcción de la variante ocupará terrenos de campeo del cernícalo primilla, pese a no comprometer la supervivencia de esta especie, se adoptarán medidas compensatorias respecto a la citada rapaz. Habida cuenta que uno de los principales problemas de esta especie es la destrucción de nidos por demolición o restauración de edificios antiguos, el proyecto de construcción recogerá la colocación de nidos artificiales específicos

para el cernícalo primilla en el casco urbano de Puertollano, cuya tipología se adoptará en función de las experiencias existentes al respecto. La ubicación de dichos nidales se definirá en coordinación con la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y el Ayuntamiento de Puertollano.

5. Protección del sistema hidrológico e hidrogeológico

Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas, y evitar el arrastre de tierras a los cauces durante la construcción de las obras, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Guadiana, las siguientes medidas:

- a) El puente a proyectar sobre el río Argamasilla o Tirteafuera se diseñará de forma que los estribos se sitúen respetando, al menos, la zona de dominio público hidráulico.
- b) Medidas preventivas y de control necesarias para evitar afecciones a las líneas de drenaje y a la calidad de las aguas durante la realización de las obras.
- c) En ningún caso se verterán materiales (aceites, carburantes, restos de hormigonado, escombros, etc.) en áreas en las que se pueda afectar directamente al terreno o a los cursos de agua. Los vertidos se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable, lo que deberá estar recogido en el proyecto de construcción.
- d) Se recomienda la utilización de parapetos, entramados vegetales o balsas de contención, que retengan los sedimentos terrosos producidos por la obra.
- e) Se construirán balsas de decantación y desbaste provisionales durante las obras para la recogida de las aguas de drenaje de la excavación del túnel, de los parques de maquinaria y de las zonas de instalaciones. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua, si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a los vertidos.
- f) Se aplicarán otros tipos de tratamiento de depuración, si el seguimiento analítico de los efluentes de las balsas de decantación y desbaste arroja valores próximos a los límites establecidos por la legislación vigente en materia de vertidos. Para ello, el Programa de Vigilancia Ambiental deberá incluir un plan de seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación, estableciendo también puntos de control de calidad aguas arriba y abajo de determinados tramos de obra.
- g) Si durante la construcción de los túneles se viera afectado algún acuífero, se desarrollarán soluciones técnicas que garanticen su mantenimiento.

6. Protección acústica

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico que desarrolle las medidas de protección acústica necesarias para conseguir que se alcancen los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Dicho estudio considerará especialmente la proximidad de la variante a las siguientes zonas:

- Edificaciones existentes entre el origen de la variante y el cruce de la línea ferroviaria de alta velocidad Ciudad Real-Puertollano.
- Edificaciones dispersas existentes entre las D.O. 5+000 y 7+000.
- Edificaciones próximas al acceso norte a Puertollano.
- Edificaciones en las proximidades del enlace con la carretera C-424 (8+400).
- Edificaciones en la zona final del trazado, en las proximidades del enlace con la carretera N-420.

Asimismo, se analizarán los niveles sonoros y se diseñarán, en su caso, protecciones para aquellos terrenos calificados como urbanos o urbanizables en los planeamientos urbanísticos.

Dichas medidas de protección acústica consistirán en barreras antirruido, no siendo aceptables pantallas arbóreas por su escasa efectividad en la atenuación del ruido. Se evitará el empleo de pantallas transparentes, por la afección a la avifauna que conllevan.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, tanto en zonas para las que se hayan establecido medidas de protección acústica, como en zonas en las que los niveles previstos se aproximen, pero no superen, los objetivos de calidad y para las que no se hayan establecido medidas de protección acústica.

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

Zonas residenciales:

- Leq (7 horas-23 horas) menor que 65 dB (A).
- Leq (23 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

- Leq (7 horas-23 horas) menor que 75 dB (A).
- Leq (23 horas-7 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 sufra alteraciones por motivos acústicos.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de implantar o suplementar medidas mitigadoras.

7. Mantenimiento de la permeabilidad territorial

Durante la construcción de la nueva autovía se asegurará, mediante el diseño de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola. Todo desvío provisional se señalará adecuadamente.

El proyecto de construcción recogerá la reposición de la Vereda de Puertollano mediante un paso específico para ganado en la zona interceptada, en el enlace de la variante con la carretera C-424.

En este mismo enlace de la carretera C-424, en la D.O. 8+550, se repondrá mediante un paso inferior de al menos 4 metros de anchura y 4 metros de altura libre el trazado abandonado del ferrocarril de vía estrecha, para garantizar su continuidad y uso recreativo. Al coincidir la zona de cruce con las incorporaciones al tronco de dos ramales del enlace con la carretera C-424, el proyecto de construcción analizará la posibilidad de desviar el trazado de esta vía 100 metros al suroeste, para acortar la longitud del paso inferior, considerando lo establecido en la condición 1.f.

El proyecto de construcción garantizará la reposición, mediante pasos superiores o inferiores que permitan el tránsito de maquinaria agrícola, de, al menos, los siguientes caminos, cuya ubicación concreta quedará determinada por el ajuste de trazado en el origen de la variante señalado en la condición 1.a:

Caminos de servicio de la línea de alta velocidad Ciudad Real, Puertollano, en el origen de la variante.

Camino en la D.O. 2+550, cuya reposición está incluida en el estudio como Paso n.º 2.

Conexión del camino de la D.O. 3+200 con la carretera de Argamasilla a Villamayor.

Camino de la D.O. 4+500, cuya reposición está incluida en el Estudio en el Paso n.º 3.

Caminos de la D.O. 5+300 y 5+450, que podrían reponerse mediante un paso conjunto.

Camino de la D.O. 0+360 del Acceso Norte a Puertollano.

Camino de la D.O. 6+175, cuya reposición está incluida en el Estudio en el Paso n.º 4.

Camino de la D.O. 6+725, cuya reposición está incluida en el Estudio en el Paso n.º 5.

Camino de la D.O. 7+050, cuya reposición está incluida en el Estudio en el Paso n.º 6.

Camino de la D.O. 7+580, cuya reposición está incluida en el Estudio en el Paso n.º 7.

Camino de la D.O. 9+850

Camino en la D.O. 12+850, cuya reposición está incluida en el Estudio en el Paso n.º 8.

Caminos en las D.O. 14+400 y 14+825, pudiendo reponerse con un paso común en la D.O. 14+825 y un camino de servicio desde este punto hasta la D.O. 14+400 en el margen derecho.

Conexión del camino de la D.O. 16+225 con la N-420.

8. Préstamos y vertederos

La zona de préstamos del Cerro de San Sebastián deberá trasladarse a otra ubicación, por el riesgo de desprendimientos y molestias a la población, señalados por la Dirección General de Medio Ambiente Natural de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, y por la presencia en esta zona del yacimiento arqueológico «Cerro de San Sebastián», lugar de habitación de la Edad del Bronce.

El Proyecto de Construcción incluirá un estudio sobre las características geotécnicas de los materiales que forman las escombreras y vertederos de tierras y escorias de minería al Sur de Puertollano, determinando el

porcentaje de aprovechamiento de estos materiales. Si de dicho estudio se concluyese que estos materiales no son aprovechables, o son insuficientes, se procederá a seleccionar una nueva zona de préstamos.

En la selección de la nueva ubicación de la zona de préstamos se evitarán las zonas de exclusión a que hace referencia la Condición 10 y, asimismo, se evitará su localización dentro del Área Importante para la Aves del Campo de Calatrava.

El Proyecto de Construcción incluirá asimismo un inventario de canteras y minas abandonadas existentes en el entorno de Puertollano, determinando las posibilidades de ser empleadas como zonas de vertedero, de forma que puedan eliminarse los excedentes de tierras de las obras generando un impacto positivo por la restauración de zonas degradadas. Asimismo, en dicho estudio se analizarán, en coordinación con las empresas explotadoras, las futuras necesidades de tierras para la restauración de minas activas, estudiando la posibilidad de establecer vertederos próximos a éstas, de forma que, en un futuro, puedan emplearse en el relleno de estas zonas de extracción. La zona de vertedero del entorno de la mina de San Francisco, propuesta en el Estudio de Impacto Ambiental, deberá cumplir los anteriores requisitos. En cualquier caso, para delimitar las ubicaciones definitivas, y si no se tratase de canteras o minas abandonadas, se procederá a una prospección arqueológica previa, al existir varios yacimientos conocidos en el entorno de esta zona. Si finalmente fuese precisa una zona de préstamos, ésta se empleará también como zona de vertedero, rellenando y restaurando las zonas excavadas.

El Proyecto de Construcción incluirá planos de localización y delimitación de las zonas de préstamos y vertederos, a escala mínima 1:1.000, donde se señalen los accesos precisos, que se seleccionarán teniendo en cuenta las posibles afecciones a la población por el tránsito de camiones. Asimismo, se incluirá un plan de explotación, donde se detallen las medidas protectoras necesarias, entre las que se contarán al menos las limitaciones horarias en la explotación y la ejecución de riegos para evitar la generación de polvo. Por último, estas zonas deberán contar con un proyecto de recuperación ambiental, según se expone en la Condición 11.

9. Protección del patrimonio arqueológico y etnológico

El Proyecto de Construcción deberá incluir un estudio histórico, arqueológico y paleontológico, incluyendo prospecciones del terreno, realizado por un arqueólogo y un paleontólogo, en coordinación con la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. En dicho estudio se deberán recoger las medidas protectoras y correctoras oportunas, a la vista de los resultados obtenidos. Dichas medidas deberán ser refrendadas, y, en su caso, modificadas o complementadas por la Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, siendo de obligado cumplimiento.

El Proyecto de Construcción incorporará un programa de actuación, compatible con el plan de obra y elaborado en consulta con la citada Consejería, que considere las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, así como un programa de protección específico para los yacimientos de Laguna Blanca, Carril de la Loma y Cerro de La Carrascosa.

10. Zonas de exclusión

El Proyecto de Construcción incluirá en su documento de Planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de todas las instalaciones auxiliares de obra, así como de zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

Entre dichas zonas se contarán al menos las zonas volcánicas, en especial el «Volcán del Castillo o de los Molinos» y el «Afloramiento de la Casilla de la Huerta», la Laguna Blanca, zonas de alta permeabilidad, masas arbóreas y arbustivas espontáneas, repoblaciones forestales, montes consorciados, entorno de núcleos urbanos, cauces, yacimientos arqueológicos y todas aquellas zonas de alto valor ecológico, paisajístico, cultural o socioeconómico.

11. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda resultar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior reutilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones, cuya altura máxima deberá definirse en el Pliego de Condiciones Técnicas Particulares del Proyecto de Construcción, de forma que se garantice el mantenimiento de sus pro-

iedades para su posterior reutilización. En el Proyecto de Construcción se definirán las zonas que se restaurarán con tierra vegetal.

En el Proyecto de Construcción se incluirá, como parte del mismo y en coordinación con el resto de conceptos de la obra, un proyecto de defensa contra la erosión, de recuperación ambiental e integración paisajística.

El citado proyecto considerará como zonas sensibles objeto de tratamiento especial las siguientes áreas: zonas de préstamos y vertederos, parque de maquinaria, plantas de asfaltado y hormigonado, zonas de instalaciones auxiliares, río Argamasilla, viario de acceso a la obra, desmontes, terraplenes y bocas del túnel.

En el diseño de las bocas del túnel, y según se expone en la Condición 1.c, se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para establecer líneas de relieve continuas, similares a las actuales, con el objeto de evitar desmontes verticales o de pendiente pronunciada y facilitar su integración paisajística. Siempre que sea técnicamente viable, los taludes de los nuevos accesos a los túneles se abatirán a pendientes 2H:1V, con objeto de evitar el atrincheramiento y las morfologías que impidan su correcta revegetación.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local. En las plantaciones será aceptable también la inclusión de especies leñosas ampliamente cultivadas en la zona, como el olivo. En siembras e hidrosiembras se evitará el empleo de especies exóticas, en especial de aquellas de carácter invasor. Las plantaciones tendrán en cuenta no solo las características físicas de las distintas unidades de actuación, sino su litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se verificará que las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

El plan de obra del Proyecto de Construcción integrará las medidas de restauración de la cubierta vegetal con la ejecución de las obras, de forma que los taludes se hidrosiembren de forma inmediatamente posterior a su apertura.

En el proyecto se especificarán y presupuestarán las labores de mantenimiento necesarias para asegurar el éxito de las labores de revegetación.

12. 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 Estudio de Impacto Ambiental y en las Condiciones de esta Declaración.

El Programa de Vigilancia Ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el Estudio de Impacto Ambiental.

En el Programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello el Programa detallará, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbrales críticos para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

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 cumplimiento de la presente Declaración. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del Proyecto dispondrá, en las fases 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) Antes del inicio de las obras:

Programa de Seguimiento Ambiental para la fase de obras, presentado por la Asistencia Técnica a la Dirección de Obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Plan de Aseguramiento de la Calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al Acta de comprobación del replanteo.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, que deberán detallar, al menos:

Cumplimiento de restricciones, a que se refiere la Condición 2.

Medidas de protección de la vegetación y trasplantes, a que se refiere la Condición 3.

Medidas de protección para la fauna, a que se refiere la Condición 4.

Medidas de protección hidrológica e hidrogeológica, a que se refiere la Condición 5.

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la Condición 7.

Medidas de protección para la población en la explotación de zonas de préstamos y vertederos, a que se refiere la Condición 8.

Resultado del seguimiento arqueológico de las obras, a que se refiere la Condición 9.

Ubicación de instalaciones auxiliares conforme a las zonas de exclusión, a que se refiere la Condición 10.

d) Antes de la emisión del Acta de recepción de las obras:

Informe sobre protección de la Laguna Blanca, a que se refiere la Condición 2.

Informe sobre medidas de protección de la vegetación, a que se refiere la Condición 3.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna, adecuación de drenajes y cerramientos, a que se refiere la Condición 4.

Informe sobre medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, a que se refiere la Condición 5.

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre la reposición de caminos, vías pecuarias y ferrocarril abandonado, a que se refiere la Condición 7.

Informe sobre la explotación y restauración de zonas de préstamos y vertederos, a que se refiere la Condición 8.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio arqueológico y paleontológico realmente ejecutadas, a que se refiere la Condición 9.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la Condición 11.

Programa de Seguimiento Ambiental para la fase de explotación.

e) Anualmente y durante tres años, a partir de la emisión del Acta de recepción de las obras:

Informe sobre el estado y efectividad de los pasos de fauna, cunetas y drenajes, y cerramientos, a que se refiere la Condición 4.

Informe sobre niveles sonoros y eficacia de las medidas aplicadas, a que se refiere la Condición 6.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el Proyecto, a que se refiere la Condición 11.

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.

13. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta Declaración de Impacto Ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Adecuación ambiental del trazado, a que se refiere la Condición 1. Medidas específicas de protección de la Laguna Blanca, a que se refiere la Condición 2.

Medidas relativas a la protección de la vegetación, a que se refiere la Condición 3.

Medidas relativas a la protección de la fauna, a que se refiere la Condición 4.

Medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, a que se refiere la Condición 5.

Estudio acústico y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la Condición 6.

Medidas relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la Condición 7.

Planos de localización y proyecto de explotación y recuperación de zonas de préstamos y vertederos, a que se refiere la Condición 8.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, a que se refiere la Condición 9.

Emplazamiento de instalaciones auxiliares y zonas de exclusión, a que se refiere la Condición 10.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la Condición 11.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la Condición 12.

14. Definición contractual y financiación de las medidas correctoras

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el Estudio de Impacto Ambiental, en el Estudio Informativo y en las Condiciones de la presente Declaración de Impacto Ambiental, que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del Proyecto de Construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del Programa de Vigilancia Ambiental.

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, 4 de agosto de 2000.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Instituto para la Conservación de la Naturaleza-ICONA. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.	
Delegación del Gobierno en la Comunidad de Castilla-La Mancha.	
Gobierno Civil de Ciudad Real.	X
Dirección Territorial del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Castilla-La Mancha.	X
Confederación Hidrográfica del Guadiana. Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Madrid.	X
Confederación Hidrográfica del Guadiana. Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Ciudad Real.	X
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Sevilla.	X
Presidencia de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General de Cultura. Consejería de Educación y Cultura. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General de Medio Ambiente Natural. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General del Agua y de la Calidad Ambiental. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	
Dirección General de Producción Agraria. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente. Junta de Castilla-La Mancha.	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Diputación Provincial de Ciudad Real.	
Ayuntamiento de Puertollano.	X
Ayuntamiento de Argamasilla de Calatrava.	X
Ayuntamiento de Almodóvar del Campo.	X
Ayuntamiento de Villanueva de San Carlos.	
Ayuntamiento de Brazatortas.	
Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas-CEDEX.	
Instituto Geominero de España-ITGE.	X
Asociación Naturalista para la Defensa de Castilla-La Mancha (ADECAM).	
Asociación Castellano-Manchega de Defensa del Patrimonio Natural.	
Centre Excursionista de Valencia.	
Colectivo Naturalista «Jabalón».	
Colectivo Naturalista «Maisega».	
Colectivo Ecologista «Valle de Alcudia»-CEVA.	X
Asociación Ecologista «Litra».	
Organización Ecologista «Cabañeros».	
CODA.	
Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza-AEDENAT. FAT.	X
Asociación para la Defensa de la Naturaleza-ADENA.	
Sociedad Española de Ornitología-SEO.	X
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental.	

La Dirección Provincial en Toledo del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente señala que no tiene que hacer sugerencia alguna.

El Gobierno Civil de Ciudad Real no tiene nada que indicar.

La Confederación Hidrográfica del Guadiana en Madrid indica que la obra no interfiere en los planes de este organismo ni cruza cauces importantes, excepto el río Tirteafuera. La solución 6 se aproxima al río Ojailén. Señala que produce menos impacto ambiental la solución que tiene menos recorrido por zonas de matorrales.

La Confederación Hidrográfica del Guadiana en Ciudad Real indica que las alternativas cruzan el río Argamasilla y afluentes del mismo, señalando que no es realmente cierta la afirmación de la Memoria-resumen de que el río es prácticamente inexistente por la intensa explotación del acuífero. Señala que las obras de paso deben permitir la normal evacuación de caudales, y que se deben acondicionar y regenerar las riberas afectadas en un tramo de 100 metros aguas arriba y abajo del cruce. Considera, finalmente, admisibles cualquiera de las soluciones planteadas.

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir señala que ninguno de los trazados afecta de forma importante a los cauces fluviales existentes. No obstante, indica que el proyecto deberá calcular suficientemente las obras de fábrica para que sean capaces de permitir la evacuación de las avenidas y que durante la ejecución del proyecto se deberán controlar periódicamente la calidad de las aguas, para evitar contaminaciones procedentes de las obras. Asimismo, señala que no se afectarán de forma importante los acuíferos, pero si algunos sondeos y pozos existentes, debiendo sustituirse o indemnizarse y que durante las obras se deberá evitar la contaminación de los acuíferos por vertidos incontrolados.

El Gabinete de Presidencia de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha expone que da traslado de la consulta al Consejero de Agricultura y Medio Ambiente.

La Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha considera fundamental el estudio de las masas de vegetación autóctona, en especial las existentes en la formación montañosa que discurre en dirección Este-Oeste, los montes consorciados de Sierra Alta y Sierra de Calatrava, las zonas susceptibles de albergar especies amenazadas y los afloramientos volcánicos, en el entorno de las alternativas 3, 4 y 5, en especial el «Volcán del Castillo o de los Molinos» y el «Afloramiento de la Casilla de la Huerta». Indica que debe evitarse la afección a cursos naturales de escorrentía y la interrupción del flujo de aguas subterráneas. Considera más favorables medioambientalmente las opciones 3, 4 y 5.

La Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha señala que el área de estudio tiene una gran densidad de asentamientos arqueológicos y paleontológicos, adjuntando un plano de situación. Por ello, de forma previa a cualquier remoción del terreno solicita un estudio histórico, arqueológico

y paleontológico, realizado por un arqueólogo y un paleontólogo, proponiendo esta administración las medidas oportunas a la vista de los resultados del mismo.

El Ayuntamiento de Puertollano remite dos informes, uno de Consideraciones ambientales elaborado por la Concejalía de Medio Ambiente, y otro de impacto sobre el patrimonio histórico y arqueológico, elaborado por el responsable del Museo Municipal. En el primero de ellos se analizan las seis alternativas destacando las posibles afecciones de cada una. En todas ellas señala la posible afección a edificaciones por ruido. En la alternativa 1 destacan las afecciones a la avifauna en Almodóvar del Campo y al Cerro de Navalromo, donde generaría un fuerte impacto paisajístico y sobre encinares adeshados y monte mediterráneo. En la alternativa 2 coinciden las afecciones a la avifauna de la 1, y destaca el paso por el cerro de la ermita de Santa Brígida, con impactos paisajísticos y a zonas de olivar y monte mediterráneo. En las alternativas 3, 4 y 5 indica la necesidad de amplias medidas correctoras en el paso de la sierra y umbría de Castellar y de estudiar las posibles afecciones a la red hidrológica subterránea en los Cerros de San Sebastián, Umbría del Castellar y El Pino. En la alternativa 6 expone la necesidad de amplias medidas correctoras en la Sierra de Calatrava y señala los posibles problemas de estabilidad en la zona minera al Sur de Puertollano. El segundo informe señala los yacimientos afectados por las distintas opciones y agrupa los yacimientos conocidos en áreas, que describe. Resalta la riqueza en yacimientos de la zona y su alto potencial arqueológico, señalando la necesidad de realizar una prospección sistemática de cualquier variante. Finalmente plantea medidas correctoras. Ambos informes incluyen una cartografía común de los principales impactos.

El Ayuntamiento de Argamasilla de Calatrava señala que ha acordado por unanimidad considerar la opción 6 como la más negativa, por afectar a la flora autóctona del municipio.

El Ayuntamiento de Almodóvar del Campo remite copia del acuerdo adoptado, manifestándose a favor de las opciones 3 y 4, por entender que serían las menos perjudiciales, con los votos a favor de los grupos políticos del PSOE, PP y CDS y en contra el de IU, que considera más favorable la opción 1.

El Instituto Tecnológico Geominero de España señala que, según la documentación recibida, las alternativas más adecuadas serían las 3, 4 y 5, pudiendo resultar una buena alternativa la número 1. Considera que la peor solución es la número 6, por su afección al medio natural, especialmente a la flora. Indica que debe prestarse más atención al impacto visual.

La Sociedad Española de Ornitología señala que el proyecto se sitúa cerca del Área de Importancia Internacional para las Aves N.º88 «Valle y Sierra de Alcudia». Considera adecuado el análisis de la fauna realizado en la Memoria-resumen, y deduce de ésta que la mejor alternativa sería la 5. Señala la necesidad de considerar las molestias para la reproducción de las aves durante la fase de construcción, de garantizar la permeabilidad de la carretera para la fauna terrestre y de realizar plantaciones para minimizar el impacto visual y sonoro.

El Colectivo Ecologista Valle de Alcudia apoya la opción 1, considerando que el impacto ambiental de las otras opciones sería muy alto al cruzar la sierra. Solicita que el inicio de la opción 1 se separe de la actual carretera más cerca de Argamasilla de Calatrava y se ajuste a las carreteras existentes para minimizar la ocupación de terrenos. Solicita que se acondicionen amplios pasos en el cruce de la Cañada Real Soriana y otras vías pecuarias, así como de los caminos atravesados.

La Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza (AEDENAT) indica que ha iniciado una campaña para pedir la moratoria de las infraestructuras de transportes de gran capacidad, por lo que la alternativa propuesta sería la opción 0.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

El objeto del Estudio es diseñar una variante para Puertollano, ciudad de más de 50.000 habitantes e importante núcleo de carácter industrial. En la actualidad la carretera N-420 en su tramo Puertollano-Ciudad Real presenta una intensidad de tráfico de 5.900 vehículos/día, con un 16 por 100 de vehículos pesados, una parte de los cuales son transportes de mercancías peligrosas.

Se plantea como solución una carretera de doble sentido de circulación, con calzada de 7 metros y dos arcenes de 1,5 m, con una velocidad de proyecto de 100 kilómetros/hora. Según se expone al final del presente anejo, el tramo comprendido entre el origen y la D.O. 5+000 de las soluciones A, B, C y D queda finalmente propuesto como autovía.

Las secciones de taludes son 2H:1V para terraplenes, 1H:1V para desmontes en tierra y 1H:5V para desmontes en roca. La capa de rodadura es de aglomerado convencional, no drenante. Todas las obras de fábrica para paso de vaguadas, con excepción de las estructuras, son tubos de 1,80 metros de diámetro.

El Estudio Informativo plantea cinco soluciones, cuatro al Oeste de Puertollano (soluciones A, B, C y D) y una al Este (solución E). Respecto a las alternativas planteadas en la Memoria-resumen, se han eliminado las soluciones 1 y 2 de dicho documento, que discurrían al Norte y Sur de Almodóvar del Campo, respectivamente. De las restantes, las soluciones 3 y 4 son parecidas a las A y B del Estudio Informativo, la 5 a la D y la 6 a la E, siendo la opción C nueva, aunque muy próxima a las ya propuestas, variando esencialmente en el planteamiento de un túnel.

Las descripciones de las soluciones estudiadas es:

Solución A: Se inicia al Norte de Argamasilla de Calatrava partiendo aproximadamente del P.K. 169,0 de la N-420. Se dirige hacia el Oeste bordeando el término municipal de Puertollano, cruza la C-424 al Oeste de esta población y supera la sierra por la Umbría de Castellar enlazando con la N-420 en el P.K. 153. Su longitud total es de 16,708 kilómetros. Tiene cinco enlaces con carreteras, una estructura sobre el río Argamasilla (4+815), seis estructuras sobre carreteras y sobre la línea de alta velocidad Ciudad Real-Puertollano, y ocho pasos de caminos, superiores o inferiores. Tiene 6,2 kilómetros de carriles para vehículos lentos.

Solución B: Tiene un itinerario común con la solución A hasta la intersección con la C-424, pero luego atraviesa la sierra por otro punto cercano al cerro de San Sebastián. Enlaza con la N-420 en el mismo punto que la solución A. Su longitud total es de 16,351 kilómetros. Como la anterior, tiene cinco enlaces, una estructura sobre el río Argamasilla (4+815), seis sobre carreteras y sobre la línea de alta velocidad Ciudad Real-Puertollano, y ocho pasos de caminos, superiores o inferiores. Tiene 4,55 kilómetros de carriles para vehículos lentos.

Solución C: Comparte itinerario con las soluciones A y B hasta el enlace con la carretera C-424. En este punto se bifurca de las anteriores para atravesar la sierra mediante un túnel de unos 1.000 metros de longitud. Enlaza con la N-420 en el mismo punto que las soluciones A y B. Su longitud total es de 16,619 kilómetros. Tiene cinco enlaces, una estructura sobre el río Argamasilla (4+820), seis estructuras sobre carreteras y sobre la línea de alta velocidad Ciudad Real-Puertollano, un túnel (10+000 al 11+000), y nueve pasos de caminos, superiores o inferiores. Tiene 2,95 kilómetros de carriles para vehículos lentos.

Solución D: En la primera parte su trazado coincide con el de las tres anteriores soluciones, para separarse de estas antes de la intersección con la C-424. Bordea Puertollano por el Oeste, entre la población y el Cerro de San Sebastián, para enlazar con la N-420 en el P.K. 158. Su longitud total es de 13,978 kilómetros. Tiene cinco enlaces, una estructura sobre el río Argamasilla (4+815), ocho estructuras sobre carreteras y sobre la línea de alta velocidad Ciudad Real-Puertollano, y ocho pasos de caminos, superiores o inferiores. Tiene 2,15 kilómetros de carriles de vehículos lentos.

Solución E: Se inicia al Norte de Argamasilla entre la N-420 y la variante de esta población, dirigiéndose hacia el Este para atravesar la Sierra de Calatrava mediante un túnel. Bordea por el Oeste la refinería y contornea Puertollano por el Sur, dirigiéndose hacia el Este por el llano de las Villas. Cruza la carretera de Puertollano a El Villar, siguiendo aproximadamente la explanación de un ferrocarril minero abandonado. Cruza la carretera CR-502 a Andújar y, pasa al Sur de unas escombreras para enlazar con la CN-420 en el P.K. 157. Su longitud total es de 19,565 kilómetros. Tiene cinco enlaces, una estructura sobre el río Espino (2+410), otra sobre el río Argamasilla (4+225), ocho estructuras sobre carreteras, un túnel (8+100 al 9+600), y diez pasos de caminos, superiores o inferiores. Tiene 2,2 kilómetros de carriles para vehículos lentos.

El tráfico previsible en 1999 oscila entre 1.397 vehículos/día, con un 20% pesados y 5.532 vehículos/día con un 12 % de pesados en las opciones A, B, C y D. La solución E capta menos tráfico, con un máximo de 2.829 vehículos/día y 23 % de pesados.

Para las soluciones A, B, C y D se plantea la construcción de un Acceso Norte a Puertollano, partiendo de la D.O. 5+000, en el trazado común de estas soluciones, consistente en una carretera de dos carriles de 2,343 kilómetros, que conecta con el viario urbano de esta ciudad. Según se expone al final del presente anejo, este acceso se propone finalmente como autovía.

El Estudio Informativo realiza una comparación de las cinco soluciones, analizando diversos aspectos que posteriormente se ponderan según su importancia. La máxima importancia en la ponderación (3 puntos sobre 3) se asigna al trazado, impacto ambiental y análisis económico. Con impor-

tancia media (2 puntos sobre 3) se considera la explanación, geotecnia, tráfico de mercancías peligrosas, planeamiento urbanístico (afección a suelo urbano e industrial) y la capacidad de acogida del medio. Por último, con menor importancia (1 punto sobre 3) se considera la influencia del tráfico total.

De esta comparación de alternativas, se concluye que la solución más adecuada es la C, que es por tanto la seleccionada en el Estudio Informativo. Le seguirían en orden decreciente de idoneidad las soluciones A, B, D y E.

El Estudio concluye afirmando que la opción seleccionada (solución C) resuelve en su conjunto los problemas planteados, así como las conexiones con la red actual, minimizando los impactos sobre el planeamiento urbano y el medio ambiente.

La afección a la Laguna Blanca en el origen de la variante, considerada crítica por la Dirección General de Medio Ambiente Natural de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha en la fase de Información Pública (Anejo IV), ha llevado a replantear, posteriormente a la aprobación técnica del Estudio Informativo y del proceso de información pública, la conexión de esta Variante de Puertollano con el tramo de Autovía Puertollano-Ciudad Real, que se encuentra en trámite de Evaluación de Impacto Ambiental de forma prácticamente simultánea.

Como consecuencia de ello, en el proceso de formulación de la Declaración de Impacto Ambiental de la Autovía Puertollano-Ciudad Real, y a propuesta de este Organismo Ambiental, se ha modificado la parte final del trazado de la citada autovía Puertollano-Ciudad Real y, con ello, el origen de la Variante de Puertollano, de forma que quede garantizada la integridad de la Laguna Blanca. Este ajuste de trazado consiste en desplazar el cruce sobre la línea de alta velocidad Ciudad Real-Puertollano hacia el Sur, evitando las edificaciones existentes y alejándose de la Laguna Blanca. Por ello, a efectos de la Evaluación de Impacto Ambiental, se considera que las soluciones A, B, C y D comienzan en la intersección de la N-420 con la variante de Argamasilla de Calatrava (Km 165,3 de la N-420), con lo que queda garantizada la integridad de la Laguna Blanca.

Por otra parte, el Estudio Informativo de la citada Autovía Puertollano-Ciudad Real considera la ampliación a autovía del tramo comprendido entre el origen y la D.O. 5+000 de las soluciones A, B, C y D, así como del Acceso Norte a Puertollano. Al encontrarse ambos Estudios Informativos (Puertollano-Ciudad Real y Variante de Puertollano) en trámite de Evaluación de Impacto Ambiental de forma casi simultánea, se considera más razonable evaluar dichas ampliaciones en la presente Declaración de Impacto Ambiental.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del Estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El Estudio comienza con unos Estudios Sectoriales (Inventario Ambiental), donde describe las características del medio donde se asienta la carretera propuesta, atendiendo a los siguientes factores: geología y geomorfología, hidrología e hidrogeología, edafología, climatología, vegetación, fauna, áreas naturales de alta fragilidad, afección a espacios naturales, medio perceptual, medio socioeconómico y recursos culturales y arqueología.

El área de estudio se sitúa en el extremo suroccidental de la provincia de Ciudad Real, entre los términos municipales de Argamasilla de Calatrava, Almodóvar del Campo y Puertollano. Se incluye en dos regiones morfológicas, una abrupta y montañosa, siguiendo la alineación Este-Oeste de la Sierra de Calatrava, y otra llana al Norte y Sur de la anterior. Desde el punto de vista geomorfológico destacan los edificios volcánicos de Almodóvar del Campo y Cerro de la Cabeza Parda de Argamasilla, y la depresión volcánica de la Laguna de Argamasilla. Hidrogeológicamente la zona no es atravesada por acuíferos de relevancia.

La vegetación potencial es de encinares con piruétanos, presentando la zona valor faunístico medio, pero con importante fauna cinegética. Los trazados estudiados no cruzan Espacios Naturales Protegidos. El paisaje dominante es rural, con áreas de carácter seminatural en las alternativas A, B y C.

Puertollano es, junto con la capital Ciudad Real, la única población de la provincia que supera los 50.000 habitantes. La mayor parte de los trazados discurren por terrenos de cultivo que evolucionan a un uso industrial.

La solución E cruza la Cañada Real Soriana. La zona es rica en yacimientos arqueológicos, algunos de ellos afectados por las alternativas.

En conclusión, los recursos naturales y culturales más singulares señalados en el Estudio son: los encinares adeshados, y en menor medida los matorrales, la presencia en zonas de cultivo de algunas especies de aves esteparias amenazadas, los testimonios de volcanismo terciario, en especial los edificios volcánicos de Almodóvar y Cerro de Cabeza Parda y La Laguna de Argamasilla, la presencia de vías pecuarias, y la riqueza en yacimientos arqueológicos.

A continuación, el Estudio realiza una somera descripción del proyecto, describiendo las alternativas, sus enlaces, volúmenes de movimientos de tierras y maquinaria prevista para su ejecución.

Se realiza una identificación y valoración cualitativa de impactos para cada una de las alternativas, procediendo a su jerarquización.

Entre los impactos señalados, considera los más importantes la afección a elementos geológicos y geomorfológicos por voladuras, movimientos de tierras y de maquinaria y asfaltado, llegando a valorarse como severo-crítico el impacto en las opciones A, B y C debido a las voladuras. En este sentido, las opciones más desfavorables serían las A y B, seguidas de las C y E.

Otro grupo de impactos importantes se centran sobre el paisaje y sobre la vegetación a consecuencia de los desbroces, con impactos severos en todas las soluciones, excepto la D.

En la fase de funcionamiento son destacables las afecciones al paisaje por la ocupación permanente de terrenos (presencia física de la vía) en las soluciones A, B y C, y la afección a la fauna por tráfico y ruido en las soluciones A, B y E.

El Estudio plantea que la solución preferible es la C, seguida de la B, la A, la D y por último la E.

Se proponen una serie de medidas protectoras y correctoras, realizándose una estimación presupuestaria de las segundas.

Entre las medidas protectoras se señalan las siguientes: que las obras se ciñan estrictamente a la superficie de afección, evitar la ubicación de plantas para áridos cerca de núcleos habitados, realizar riegos para reducir la producción de polvo, cumplir la normativa de minas en préstamos y canteras, seguir ciertas normas para el vertido de tierras, realizar las voladuras en el menor tiempo posible, evitar la afección a cauces, revegetar los taludes, realizar un envejecimiento artificial de los taludes en roca, retirar y conservar el suelo con valor agrológico, evitar obras en zonas arboladas entre abril y mayo para protección de la fauna y construir pasos para fauna.

Las medidas correctoras son en buena parte coincidentes con las anteriores, definiéndose las siguientes: tratamiento de taludes, tratamiento de enlaces, establecimiento de pantallas visuales, restauración de la zona de vertidos y préstamos, extracción y acopio de tierra vegetal, colocación de barreras acústicas mixtas y medidas correctoras para la fauna.

Dentro del capítulo de medidas correctoras propone la ubicación de una zona de vertidos en los alrededores de la Mina San Francisco, al Sur de Puertollano, y de una zona de préstamos al Oeste de esta población, en las proximidades del Cerro de San Sebastián.

El Estudio concluye con un Programa de Vigilancia Ambiental.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

En el periodo de información pública se han presentado un total de 16 alegaciones, dos de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, una de la Diputación Provincial, tres de ayuntamientos y diez de sociedades mercantiles y particulares.

De forma paralela al desarrollo del Estudio Informativo objeto de la presente Declaración, se está desarrollando y tramitando el Estudio Informativo correspondiente al tramo de esta misma carretera (N-420 de Córdoba a Tarragona) comprendido entre Puertollano y Ciudad Real. Este tramo conecta con la variante de Puertollano, y propone una vía de penetración a este núcleo urbano. Para evaluar de forma más adecuada las afecciones en la zona de proyecto, se ha desligado la citada vía penetración del Estudio Puertollano-Ciudad Real, englobándose en el presente de la Variante de Puertollano. Asimismo, las soluciones finales de trazado adoptadas y propuestas en las Declaraciones de Impacto Ambiental de ambos Estudios Informativos deben ser coherentes. Por ello, en las alegaciones existen referencias al Estudio Informativo del tramo Puertollano-Ciudad Real, por el condicionamiento que éste supone sobre el origen de la Variante de Puertollano.

La relación de alegantes que han remitido escritos es la siguiente:

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

Dirección General de Medio Ambiente Natural. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Diputación Provincial de Ciudad Real.

Ayuntamiento de Argamasilla de Calatrava.

Ayuntamiento de Puertollano.

Ayuntamiento de Almodóvar del Campo.

Federación de Empresarios de Puertollano, Cámara Oficial de Comercio e Industria de Ciudad Real, Asociación Provincial de Empresarios de Transportes de Mercancías de Ciudad Real y Asociación Provincial de Empresarios de la Construcción de Ciudad Real.

Asociación de Vecinos «Las Mercedes».

D. Raimundo García Rubio.

Repsol Petróleo, S.A.

D.^a María del Carmen Morejudo Rodríguez.

D. Manuel Padilla Castilla y 37 vecinos más de Puertollano.

D. Manuel Muñoz Montero.

Compañía Logística de Hidrocarburos CLH, S.A.

D. Rafael Hinojosa Arriaga.

D. David Manzanares Fúnez.

Los aspectos medioambientales más significativos de las alegaciones son los siguientes:

La Dirección General de Carreteras, Obras Hidráulicas y Transportes de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha destaca la importancia estratégica de esta variante y muestra su interés en que se desarrolle en el más breve plazo posible. Considera que la solución elegida es correcta. Solicita que se analicen los condicionantes para un futuro desdoblamiento y que se estudie en detalle el enlace con la carretera CM-4110.

La Dirección General de Medio Ambiente Natural de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha señala que la principal afección de todas las alternativas, excepto la E, se localiza en la formación volcánica del mar del Cerro de Cabeza Parda, sobre la que se asienta un humedal estacional conocido como Laguna Blanca o Laguna de Argamasilla de Calatrava, donde considera que el impacto es crítico. Considera que para evitar este impacto se debe modificar el trazado y cruzar el AVE al menos a 500 metros más al sur de lo previsto, evitando movimientos de tierras, vertederos y movimiento de maquinaria en esta zona. Expone la necesidad de adoptar medidas para atenuar las afecciones a la población por el vertedero de la mina de San Francisco. Señala la necesidad de trasladar la zona de préstamos del Cerro San Sebastián a otro lugar por el riesgo de desprendimientos y molestias a la población, evitando que el nuevo emplazamiento afecte a las zonas volcánicas existentes. Indica la presencia, además de la Cañada Real Soriana, de otras vías pecuarias, que no se ha previsto restituir: cordeles y veredas al sur de Puertollano, atravesados por la alternativa E, y Vereda de Puertollano, atravesada por las opciones A, B y C. Señala que el paso de la Cañada Real es para tráfico rodado, siendo preciso otro paso para ganado, al no ser compatibles ambas actividades. Estos pasos de ganado deberán ser suficientemente amplios para dejar penetrar la luz natural en todo su recorrido.

La Diputación Provincial de Ciudad Real informa favorablemente el Estudio Informativo.

El Ayuntamiento de Argamasilla de Calatrava se muestra a favor de la solución C, como autovía en lugar de cómo carretera convencional. Propone modificar el enlace Norte de Puertollano para comunicar la autovía con los polígonos industriales de Argamasilla y que se respeten los pasos de caminos vecinales, incluyendo una relación de once caminos. Solicita un nuevo enlace al Sur de Argamasilla de Calatrava para acceso a los polígonos industriales.

El Ayuntamiento de Puertollano presenta un escrito de alegaciones aprobado por unanimidad. Considera que la alternativa C, seleccionada en el Estudio, es la más adecuada para el interés general del municipio. Solicita que la nueva carretera tenga limitación total de accesos a los terrenos colindantes, que la entrada Norte a Puertollano tenga dos carriles por sentido, que se estudie un enlace desde el acceso Norte para enlazar con el puente sobre el AVE y que se adapte este acceso Norte al desarrollo urbanístico, en especial el PAU II. Señala la necesidad de construir pasos en los caminos atravesados, en especial en el enlace 4 de la alternativa C, donde se debe reponer la antigua vía de ferrocarril a San Quintín, para su adecuación como vía verde. Solicita asimismo ampliar el enlace con la carretera C-424, ampliar la nueva carretera a la salida del túnel hasta entroncar con la N-420, conectando con la variante minera, estudiar la evacuación de las aguas en el tramo paralelo al AVE y dimensionar los elementos estructurales de forma que sea posible convertir la carretera en autovía. Concluye destacando la importancia y urgencia de la variante para los intereses locales.

El Ayuntamiento de Almodóvar del Campo indica que se debe garantizar la continuidad de los caminos públicos, incluyendo una relación de los

principales, el acceso a fincas privadas con un carril lateral y el paso de ganado de la vía pecuaria Vereda de Puertollano. Señala que el paso de la carretera CM-4110 debe ser suficientemente amplio. Solicita que todo el trazado sea autovía, incluido el túnel. Indica la necesidad de establecer pantallas visuales y barreras acústicas en ambos lados de la carretera en las proximidades del enlace con la C-424.

D. Raimundo García Rubio señala que será seccionada una parcela de su propiedad, solicitando mantener los recursos de agua y energía eléctrica en las nuevas parcelas resultantes.

Repsol Petróleo, S.A. señala el cruce de una línea eléctrica.

La Federación de Empresarios de Puertollano, la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Ciudad Real, la Asociación Provincial de Empresarios de Transportes de Mercancías de Ciudad Real y la Asociación Provincial de Empresarios de la Construcción de Ciudad Real presentan una alegación conjunta. Consideran la alternativa C como la más adecuada para el interés general de la comarca. Señalan que se debe estudiar el acceso Norte a Puertollano, y permitir el acceso a los polígonos industriales en la confluencia de los términos de Argamasilla y Puertollano, adecuar la variante a los PGOU y PAU de los municipios y evitar el efecto barrera en el paso de caminos, estudiar la ampliación del enlace con la carretera de Almodóvar C-424, diseñar los elementos estructurales, en especial el túnel, para poder ampliar a autovía, estudiar una ampliación de la variante desde la salida del túnel hasta la N-420. Concluye considerando la variante esencial para el desarrollo de la comarca, y solicita prioridad en la conversión en autovía.

La Asociación de Vecinos «Las Mercedes» solicita un enlace con su barrio, a la entrada o salida del túnel, y que se considere una sección mayor en dicho túnel para permitir la construcción de una autovía.

D.^a María del Carmen Morejudo Rodríguez señala la afección a una finca de su propiedad.

D. Manuel Padilla Castilla y 37 vecinos más de Puertollano solicitan prolongar la autovía hasta el enlace de la carretera de Almodóvar.

D. Manuel Muñoz Montero considera más adecuada la opción E, indicando que las restantes (A, B, C y D) supondrán que la actual variante del Minero seguirá sufriendo el paso de mercancías peligrosas junto a las casas.

La Compañía Logística de Hidrocarburos CLH, S.A. señala que el proyecto puede afectar al poliducto Puertollano-Almodóvar del Campo, que presenta diversas servidumbres y prohibiciones.

D. Rafael Hinojosa Arriaga y D. David Manzanares Fúnez presentan alegaciones idénticas, considerando más adecuada la solución E, por discurrir por el término municipal de Puertollano, conectar con el complejo industrial y no afectar al crecimiento del municipio, que se vería estrangulado por la opción C. Señalan asimismo que discurre por una zona deprimida de escaso valor, mientras que la opción C cruza una sierra de alto nivel ecológico. Concluyen señalando que la opción C afecta a propiedades de los alegantes.

18011

RESOLUCIÓN de 4 de agosto de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la «Autovía Levante-Extremadura. N-420 de Córdoba a Tarragona por Cuenca. Puntos kilométricos 160 al 198. Tramo: Puertollano-Ciudad Real. Provincia de Ciudad Real, 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 695/2000, de 12 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 formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 26 de febrero de 1997, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen del estudio informativo de la «Autovía Levante-Extremadura. N-420 de Córdoba a Tarragona

por Cuenca. Puntos kilométricos 160 al 198. Tramo: Puertollano-Ciudad Real. Provincia de Ciudad Real», de clave EI-1-CR-23, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fechas 16 de julio y 24 de noviembre de 1997, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

El anexo II incluye los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» (21 de julio de 1998) y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Ciudad Real» (22 de julio de 1998), en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Un resumen del resultado del trámite de información pública del estudio de impacto ambiental se acompaña como anexo IV.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 3 de febrero de 1999, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública, para que se formulase la declaración de impacto ambiental.

Analizado el expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental requirió a la Dirección General de Carreteras el estudio de la modificación de la alternativa propuesta con objeto aprovechar el corredor de la actual N-420 y evitar el tránsito de la autovía por una zona de bosque y dehesa de encinas, adoptando la alternativa A1 entre el arroyo de la Ubrega y la urbanización los «Álamos», y con objeto de minimizar la afección sobre la laguna Blanca, alejando hacia el sur el cruce de la autovía con la línea del AVE. Con fecha 18 de abril de 2000, la Dirección General de Carreteras remitió el ajuste de trazado con las citadas modificaciones. La segunda de las modificaciones, en el inicio de la variante de Puertollano, permite que la autovía discurra a una distancia mínima de 1.500 metros, en dirección sur, de la laguna Blanca. Ambas modificaciones se encuentran recogidas en la primera condición de la presente declaración.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto-ley 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, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de «Autovía Levante-Extremadura. N-420 de Córdoba a Tarragona por Cuenca. Puntos kilométricos 160 al 198. Tramo: Puertollano-Ciudad Real. Provincia de Ciudad Real».

Declaración de impacto ambiental

La presente declaración de impacto ambiental se formula únicamente sobre el tramo de autovía de la N-420 entre Ciudad Real (enlace de la carretera de Miguelturna y la variante sur de Ciudad Real) y Puertollano (enlace con la N-420 entre la urbanización «Los Álamos» y Puertollano). La actuación contemplada en el estudio informativo, consistente en duplicar la variante de Puertollano desde su conexión con el tramo de autovía Ciudad Real-Puertollano hasta el cruce del río Tirteafuera (4.300 metros) y realizar un nuevo acceso norte a Puertollano de 2.500 metros con características de autovía, será incluida en la declaración de impacto ambiental que se formule sobre el estudio informativo de la variante de Puertollano.

Examinada la documentación contenida en el expediente, por la presente declaración de impacto ambiental se establece que la redacción del proyecto de construcción, y la posterior ejecución y explotación, deberán cumplir lo especificado en el estudio de impacto ambiental y en las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto

El trazado propuesto, tal como viene definido en el estudio informativo sometido a información pública, deberá modificarse en el trazado definitivo