

III.2 Becas de residencia de renovación (Epígrafe 2.6.4):

A) Certificación original expedida por la autoridad académica correspondiente o fotocopia compulsada con el original, en la que conste el plan de estudios y las calificaciones obtenidas durante el curso 2001/2002, bien en la convocatoria de junio, bien en ésta y en la de septiembre, según resulte necesario para superar la nota media exigible según el epígrafe 2.6.1. B).

B) Justificante original (resguardo del abono directo o impreso de autoliquidación sellado por la Entidad bancaria correspondiente) de haber formalizado la matrícula para el curso 2002/2003 en las condiciones señaladas en el epígrafe 2.6.1.C).

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

10456 *RESOLUCIÓN de 8 de mayo de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la «Variante noreste 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, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, 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 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, 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.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 9 de octubre de 1991, a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, como memoria-resumen, la orden del estudio informativo de la «Variante noreste 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 previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 6 de febrero de 1992, 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 fecha 18 de febrero de 1992.

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

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 14 de febrero de 1997 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Ciudad Real» de 14 de febrero de 1997.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 20 de mayo 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, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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

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 solicitó a Dirección General de Carreteras, con fecha 24 de

junio de 1998, información complementaria relativa a diferentes aspectos del estudio informativo. Dicha información fue recibida el 24 de mayo de 2000. Una nueva solicitud de información complementaria tuvo lugar el 1 de diciembre de 2000, recibiendo la contestación el 8 de junio de 2001.

Un resumen de la información complementaria al estudio informativo se acompaña como anexo V.

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, modificada por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Variante noreste de Ciudad Real».

Declaración de impacto ambiental

El estudio informativo plantea cuatro alternativas para el trazado de la variante noreste de Ciudad Real, que conectan la N-401, a unos once kilómetros al norte de la capital provincial, con la N-430, al este de esta localidad, en el inicio de la circunvalación existente.

Las alternativas 1 y 2 aprovechan en más de cinco kilómetros el trazado de la actual N-401. El estudio de impacto ambiental considera que estas soluciones son las mejores desde el punto de vista ambiental, al afectar en menor medida a los recursos naturales. Las dos presentan una similar calificación ambiental ya que, salvo en 2,5 km, su trazado es coincidente. No obstante, sus trazados pueden entrar en conflicto con el Plan General de Ordenación Urbana de Ciudad Real, como queda reflejado en las alegaciones presentadas por el Ayuntamiento y Diputación Provincial de Ciudad Real.

Las alternativas 3 y 4 son las soluciones más orientales y tienen una mayor longitud de nuevo trazado. Exigen la construcción de un nuevo viaducto sobre el río Guadiana y afectan a zonas de encinar con coscoja de los cerros de San Cristóbal y Cabezuelas. Las dos presentan similares afecciones ambientales, pues sus trazados sólo difieren en el punto de corte con el río Guadiana. No obstante, estas alternativas se adaptan a las previsiones de Plan General de Ordenación Urbana de Ciudad Real.

De acuerdo con la documentación contenida en el expediente, se considera que las afecciones ambientales que presentan cada una de las soluciones planteadas en el estudio informativo no deben condicionar la selección final de alternativas. No obstante, para la realización de la alternativa que finalmente seleccione el promotor, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto

La alternativa que finalmente se desarrolle en el proyecto de construcción deberá adaptarse, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Con objeto de disminuir la afección al planeamiento urbanístico, la ocupación de suelo y la afección a las edificaciones situadas en las proximidades, el enlace situado en torno al punto kilométrico 8,100 de las alternativas 1 y 2, de acceso a las zonas residenciales, se proyectará tanto en planta como en alzado de acuerdo con los citados objetivos. Asimismo, el enlace con la carretera N-430 de todas las alternativas tendrá una tipología acorde con estos objetivos.

1.2 Con objeto de disminuir la afección por ruido e intrusión visual sobre las viviendas próximas a las alternativas 1 y 2, el trazado se proyectará en desmonte de poca altura entre los puntos kilométricos 9,400, 9,900 y 11,400-11,900 de la alternativa 1 y 9,300, 9,800 y 11,300-11,800 de la 2. En caso de que esta medida no se considerase técnicamente conveniente por otros motivos (lo que deberá justificarse) se dispondrán caballos de tierra de unos 2 metros de altura en las márgenes de la carretera para conseguir el mismo objetivo.

Sin perjuicio de lo establecido en la condición anterior, con objeto de disminuir la afección a las viviendas situadas en las proximidades del trazado entre los puntos kilométricos 11,400-11,900 de la alternativa 1 y 11,300-11,800 de la 2 (a las que se ha hecho referencia en la condición anterior) el trazado se desplazará hacia el oeste en esta zona, en la medida de lo posible.

1.3 Dado que uno de los mayores inconvenientes que plantean las alternativas 1 y 2 es el efecto barrera que originarían sobre el diseminado

de La Atalaya, el proyecto de construcción garantizará la reposición de todos los caminos atravesados en esta zona (puntos kilométricos 8,800-10,200 de la alternativa 1 y 8,700-10,100 de la 2). Los pasos se construirán de manera que permitan el tránsito de la maquinaria agrícola.

1.4 En la alternativa 3, el viaducto sobre el río Guadiana deberá comenzar con anterioridad al cruce con la línea de ferrocarril de alta velocidad, de manera que este pase bajo el viaducto, tal y como está previsto en el estudio informativo.

1.5 Con objeto de evitar la afeción a la masa arbolada situada en torno a los puntos kilométricos 3,600-3,800 de la alternativa 3 y 3,400-3,600 de la 4, se modificará, si fuera necesario, el trazado en planta de estas alternativas.

1.6 Con objeto de permitir la interconexión de las comunidades faunísticas situadas en el parque forestal de La Atalaya y en el cerro de San Cristóbal, lugares que quedarán separados por las alternativas 3 y 4, se proyectará un paso exclusivo para fauna que permita su comunicación. El paso estará situado en torno al punto kilométrico 5,800 en la alternativa 3 y al 5,600 en la 4. En las márgenes y entradas del paso se colocarán pantallas opacas, preferiblemente de madera, para impedir la vista de la carretera. Sobre la superficie de la estructura se dispondrá una capa de tierra vegetal con espesor suficiente para que se pueda desarrollar la vida vegetal. La limitación de acceso para los vehículos se realizará colocando grandes piedras en sus extremos, de forma que no se altere la naturalidad del medio.

Entre los puntos kilométricos 5,300-5,600 y 8,950-9,150 de la alternativa 3 y 5,050-5,350 y 8,700-8,900 de la 4, se diseñarán pasos inferiores que permitan la reposición de los caminos existentes. Estos pasos se acondicionarán para permitir el paso de la fauna que habita en el entorno de los cerros de San Cristóbal y de las Cabezuelas.

1.7 Si de acuerdo con el estudio geológico indicado en la condición 3 se concluyera la afeción de la vía al volcán de Cabeza Mesada, se modificará el trazado de las alternativas 3 y 4, desplazándolas al este con el objeto de evitar cualquier afeción a esta formación.

2. Protección y conservación de la vegetación

2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afeción a la vegetación. 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.

2.2 Para las alternativas 3 y 4, en las zonas del Cerro de San Cristóbal y Cabezuelas, en el cruce de las formaciones de encinar y coscoja, se incluirá el trasplante de todos aquellos ejemplares arbóreos 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.

2.3 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 o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a los 1,5 metros con objeto de 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 incluyendo su siembra, riego y abonado periódico.

2.4 Dado el elevado riesgo de incendio que presenta la zona, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego.

2.5 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera del río Guadiana en el caso de las alternativas 3 y 4, los estribos y las pilas del puente sobre éste se situarán a una distancia mínima de 10 metros de la vegetación de ribera. Durante la construcción de estas estructuras se producirá la mínima afeción a la vegetación de ribera que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura.

2.6 Se minimizará la afeción producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes. En las zonas donde se atraviesan zonas arboladas de encinar y coscoja (puntos kilométricos 5,200-6,800 y 9,000-9,400 de la alternativa 3 y 4,950-6,550 y 8,750-9,150 de la 4) sólo se utilizará como camino de acceso la propia traza.

3. Protección y conservación de las formaciones volcánicas

De acuerdo con lo establecido en el título V de la Ley de Conservación de la Naturaleza de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha (Ley 9/1999, de 26 de mayo), sobre protección de elementos geomorfológicos, todas las formaciones volcánicas del entorno de la nueva variante, 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. En las zonas más próximas a las formaciones volcánicas, en concreto a los volcanes de Casa Ibarrola, Maar y Cabezo de la Plata y Colada al este de Cabezo de la Plata en las alternativas 1 y 2, así como de Cabeza Mesada y Laguna de Romani en las alternativas 3 y 4, se prestará especial atención al jalonamiento indicado en la condición 2.1, para evitar el tránsito de maquinaria fuera de la zona estricta de obras.

De acuerdo con la documentación adicional aportada por la Dirección General de Carreteras, las alternativas 3 y 4 bordean el volcán de Cabeza Mesada por el este, no afectándolo. No obstante, y dada su proximidad al mismo, de seleccionarse alguna de estas alternativas para su desarrollo en el proyecto de construcción, se realizará un estudio geológico que determine con precisión los límites de la formación. En caso de afeción se atenderá a lo indicado en el apartado 1.7.

4. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas

Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas, tanto durante la construcción de las obras como en la fase de explotación, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Guadiana, las siguientes medidas:

4.1 En el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción, con objeto de no afectar significativamente a los cursos naturales de agua interceptados, se evitará la rectificación y canalización de los mismos, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

4.2 En el caso de las alternativas 3 y 4, el viaducto que se debe construir sobre el río Guadiana se diseñará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2.5 sobre la protección de la vegetación de ribera.

4.3 En las zonas con drenaje deficiente que el estudio de impacto ambiental sitúa entre el río Guadiana y el comienzo de las alternativas 3 y 4, y en los últimos 5 kilómetros del trazado de todas las soluciones, se deberá realizar, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Guadiana, un análisis del posible efecto presa de la nueva infraestructura, diseñando los drenajes transversales de forma que se evite dicho efecto.

4.4 El estudio de impacto ambiental describe la existencia del sistema acuífero de la Llanura Manchega (sistema número 23), afectándole en su extremo occidental. Por ello, se realizará un estudio hidrogeológico que incluya un análisis de la permeabilidad y de la vulnerabilidad del acuífero que permita identificar las afecciones y desarrollar las soluciones técnicas necesarias que garanticen su mantenimiento y continuidad. Se deberá analizar la posible afeción a pozos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

4.5 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria 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 para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Guadiana.

4.6 En torno al río Guadiana, el proyecto de construcción que en su caso desarrolle las alternativas 3 ó 4, incluirá la construcción de cámaras o balsas de retención, decantación y desengrasado para las aguas que durante la fase de explotación recoja el drenaje longitudinal de la carretera. Estos elementos deberán ser capaces asimismo de retener un vertido tóxico

en caso de producirse un accidente en la carretera, evitando la contaminación del río Guadiana.

4.7 En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc., se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

5. Protección de la fauna

Además de lo establecido en la condición 1.6, con el fin de proteger a la fauna del entorno de las variantes y permitir su pervivencia y movilidad, se adoptarán las siguientes medidas que deberán ser convenientemente diseñadas e incorporadas al proyecto de construcción:

5.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de anfibios, reptiles y pequeños mamíferos a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

5.2 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos, incorporando, en las áreas próximas a los enlaces estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada.

5.3 En las alternativas 3 y 4, donde se debe ejecutar un viaducto sobre el río Guadiana en las proximidades del embalse del Vicario declarado Refugio de Fauna para la conservación de la comunidad de aves acuáticas, se consultará a la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, la necesidad de establecer limitaciones temporales para la ejecución de las obras.

5.4 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna indicados en la condición 1.6, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. Asimismo, se incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

6. Protección acústica

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las siguientes zonas:

Alternativas 1 y 2:

Edificaciones diseminadas entre los puntos kilométricos 7,000 y 8,400.
Edificaciones diseminadas en las zonas de Sotillo y Palancares (puntos kilométricos 8,800 a 10,100) y Huerta del Gato (puntos kilométricos 11,200 a 12,000).

Alternativas 3 y 4:

Edificaciones diseminadas en torno al punto kilométrico 3,400 (alternativa 4), entre los puntos kilométricos 8,600 y 8,900 (alternativa 3) y 8,350 y 8,650 (alternativa 4).

Además de lo establecido en las condiciones 1.1 y 1.2 al respecto, el estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística. Se evitará el empleo de pantallas transparentes, por la afección a la avifauna que conllevan.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Zonas residenciales:

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

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (las 24 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (7 h.-23 h.) menor que 55 dB (A).
Leq (23 h.-7 h.) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parque y áreas deportivas:

Leq (las 24 horas) menor que 55 dB (A).

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes y en el suelo urbano consolidado, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Carreteras enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

Dada la cercanía de la actuación a zonas habitadas, no podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

En el caso de adoptarse medidas de protección contra el ruido, éstas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado en el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

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

7. Medidas de protección del patrimonio cultural

En coordinación con la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, se realizará una prospección arqueológica que de acuerdo con lo indicado en el estudio de impacto ambiental se extenderá sobre una banda de al menos 500 metros a cada lado del eje del trazado, incluyendo círculos de prospección de al menos 700 metros en torno a cada enlace. Asimismo se realizarán prospecciones de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

El proyecto de construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias afectadas, en concreto, la Vereda del Camino de Moledores (alternativas 1 y 2), Cordel de Ciudad Real (alternativas 3 y 4) y Colada del Camino de Calatrava y Colada del Camino de la Mata (para todas las alternativas). Dicha reposición, con base en la Ley 3/1995 de vías pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquél.

8. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes*

Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

Además de lo establecido al respecto en la condición 1.6, en las zonas agrícolas de Huerta del Gato, Sotillo Alto, Salobral, Los Parrales y Valcansado, la reposición de las infraestructuras de riego y de los caminos rurales, se realizará manteniendo los oportunos contactos con los responsables de su explotación, así como con los Ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de sus recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición. Todos los pasos en estas zonas deberán permitir el tránsito de la maquinaria agrícola.

9. *Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares*

El proyecto de construcción precisará la cartografía de las zonas de exclusión, aportada en la primera documentación adicional solicitada, para la ubicación de vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000. Como criterios prioritarios de exclusión se considerará la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación (de acuerdo con las conclusiones del estudio indicado en la condición 4.4), áreas de recarga, márgenes de ríos, zonas de interés arqueológico, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico. Entre dichas zonas se incluirán los volcanes de Casa de Ibarrola, Maar y Cabezo de la Plata y Colada al este de Cabezo de la Plata para las alternativas 1 y 2, así como los volcanes de Cabeza Mesada y Laguna de Romaní para las alternativas 3 y 4.

El emplazamiento final de los vertederos, en caso de ser necesarios, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. Este estudio incluirá un inventario con las canteras y minas abandonadas existentes en el entorno de Ciudad Real, 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 canteras 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. 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 fuese precisa una zona de préstamos, ésta se empleará también como zona de vertedero, rellenando y restaurando las zonas excavadas.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

En la ubicación de las instalaciones auxiliares se tendrán especialmente en cuenta las conclusiones del estudio indicado en la condición 4.4, para evitar la contaminación del acuífero de la Llanura Manchega.

El proyecto de construcción incluirá en su documento planos, y por tanto con carácter contractual, la localización y delimitación de las zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, 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 de acuerdo con lo indicado en la condición 10.

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

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, pasos sobre el río Guadiana (en el caso de las alternativas 3 y 4), obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indi-

rectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

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.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

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.

11. *Seguimiento y vigilancia*

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

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 detallándose, 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.

La Dirección General de Carreteras 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 protectoras, correctoras y compensatorias, 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 y final de las obras, 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:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la presente declaración.

Programa de vigilancia 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, sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas y correctoras exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas y correctoras, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Informe sobre el estado y efectividad de los pasos de fauna indicados en la condición 1.6.

Informe sobre el estado y efectividad de los drenajes como pasos de fauna, y de los dispositivos de escape, a que se refiere la condición 5.

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 incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 10.

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.

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.

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.

12. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo 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 proyecto, a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección de la vegetación, a que se refiere la condición 2.

Medidas específicas de protección de las formaciones volcánicas, incluyendo el estudio geológico a realizar en torno al volcán de Cabeza Mesada y sus conclusiones, de acuerdo con lo indicado en la condición 3.

Medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, incluyendo el estudio hidrogeológico indicado sobre el sistema acuífero número 23, de acuerdo con lo indicado en la condición 4.

Medidas relativas a la protección de la fauna, incluyendo el calendario temporal de los trabajos en torno al río Guadiana, a que se refiere la condición 5.

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

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 7.

Medidas relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 8.

Planos de localización y proyecto de explotación y recuperación de zonas de préstamos y vertederos y emplazamiento de instalaciones auxiliares y zonas de exclusión, a que se refiere la condición 9.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 10.

Programa de vigilancia ambiental, a que se refiere la condición 11.

13. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y 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.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, ya sea en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha.

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, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 8 de mayo de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Instituto Nacional de Conservación de la Naturaleza (ICONA)	X
Confederación Hidrográfica del Guadiana	—
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha	X
Gobierno Civil de Ciudad Real	X
Presidencia de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Urbanismo y Vivienda de la Consejería de Política Territorial de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	—
Diputación Provincial de Ciudad Real	—
Ayuntamiento de Ciudad Real	X
Asociación Naturalista para la Defensa de Castilla-La Mancha (ADECAM)	—
Colectivo Ecologista Masiega	—
Asociación Ecologista	—
Organización Ecologista Cabañeros	—
CODA	—
AEDENAT	—
FAT	—
ADENA	—
SEO	X

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

El Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza sugiere que en el estudio de impacto ambiental se contemplen como aspectos primordiales las posibles afecciones a vías pecuarias y a montes de utilidad pública.

La Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha indica que el trazado de la variante en estudio se ajusta a lo previsto por el Plan General de Ordenación Urbana de Ciudad Real, revisado en 1987 y modificado puntualmente en 1988.

Considera que el impacto ambiental puede ser moderado siempre que se observen los tratamientos habituales de taludes, de regeneración de

vertederos y escombreras, revegetación y recuperación de la capa vegetal en línea con las adoptadas en la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de variante de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, que discurre en las proximidades.

Hace especial hincapié en el mantenimiento de las condiciones de accesibilidad actuales y en el necesario estudio de los niveles de ruido que afectarán a las zonas residenciales.

Señala como único punto conflictivo el enlace con la carretera N-401, que inevitablemente ocupará una pequeña parte de suelo no urbanizable protegido por su capacidad agrícola.

El Gobierno Civil de Ciudad Real remite un informe emitido por la Unidad de Carreteras de Ciudad Real (directamente dependiente del titular del proyecto) sobre los aspectos más significativos a tener en cuenta sobre el impacto ambiental del proyecto. En este informe se estima que los principales impactos que puede causar la variante noreste derivarán de la posible incidencia del trazado con el planeamiento urbanístico del término municipal de Ciudad Real, y en menor medida de la magnitud de las obras de movimiento de tierras que sean necesarias.

El Ayuntamiento de Ciudad Real remite sendos informes emitidos por el arquitecto municipal y por la Comisión del Patrimonio Histórico-Artístico.

El arquitecto municipal considera que no es necesario tomar medidas especiales para preservar el medio ambiente, ya que la zona de actuación carece de vegetación reseñable, reduciéndose el aprovechamiento agrícola a viñedo y cultivos de cereal. Indica también que al ser el terreno muy llano tan sólo se producirán pequeños taludes para los que serán suficientes las medidas habituales de reposición.

La Comisión de Patrimonio Histórico-Artístico da cuenta de hallazgos arqueológicos en «La Atalaya» creyendo probable la existencia de una necrópolis medieval a la altura de punto kilométrico 244. Indica la necesidad de llevar a cabo una prospección para situar de forma exacta el yacimiento y como medida preventiva para la preservación de este patrimonio arqueológico.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO) indica que el proyecto no afecta de forma especial a ningún Área de Importancia Internacional para las Aves. No obstante, informa de que en las proximidades de la zona de actuación existe un complejo ecológico de primer orden, lo que obliga a estudiar con detalle las posibles afecciones, en particular en lo referente a sus niveles hídricos. Los espacios protegidos próximos son:

Área Importante para las Aves número 087 de las Tablas de Daimiel, embalses del Vicario Gallegos y Gasset y Navas de Malagón; 26.000 hectáreas.

ZEPA número 013 de las Tablas de Daimiel; 1.928 hectáreas.

Parque Nacional de Las Tablas de Daimiel; 2.232 hectáreas.

Reserva de la Biosfera de La Mancha Húmeda; 25.000 hectáreas.

Menciona la posibilidad de que algunas especies esteparias, abundantes en la zona, concretamente la avutarda y el sisón, puedan verse afectadas por las obras, lo que obligaría a emprender las acciones pertinentes para minimizar el impacto, evitando que la fase de construcción coincida con el período reproductor.

Consultas recibidas fuera de plazo:

La Dirección General de Urbanismo y Vivienda de la Consejería de Política Territorial de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha remite sendos informes de las Delegaciones Provinciales de Política Territorial y de Educación y Cultura de Ciudad Real.

La Delegación Provincial de Política Territorial señala que el proyecto previsto se ajusta al planeamiento urbanístico vigente (a 27 de enero de 1992).

La Delegación Provincial de Educación y Cultura transcribe el mismo informe de la Comisión del Patrimonio Histórico-Artístico que previamente remitió el Ayuntamiento de Ciudad Real.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

El objeto del estudio informativo es comparar distintas alternativas de trazado para la variante noreste de Ciudad Real, que conectará la N-401 con la N-430, para finalmente seleccionar la más idónea. El estudio justifica su desarrollo en una única fase debido a que el trazado de sus corredores está condicionado por el Planeamiento de Ciudad Real desde sus comienzos, así como por el año en el que se desarrolló (en 1991 se emite la Orden para la redacción del estudio informativo y en 1994 se resuelve adjudicar la redacción del mismo).

Se plantean cuatro alternativas con puntos comunes de origen y final a efectos de homogeneizar el análisis comparativo, si bien el tramo inicial de las alternativas 1 y 2 hasta el punto kilométrico 5,600, estaría constituido por la actual N-401.

Alternativa 1: Tiene una longitud de 12.650 metros de los que sólo los 7.050 finales son objeto del proyecto. El origen se sitúa al norte del núcleo de Peralvillo. Del punto kilométrico 0,000 al punto kilométrico 5,600 se adoptará la actual N-401. En el punto kilométrico 5,600 arranca el tramo de nueva construcción que discurre por una zona de pequeñas edificaciones unifamiliares al oeste de la actual N-401 a la altura de la azucarera. En esta zona se sitúa un enlace tipo diamante con pesas. Sobre el punto kilométrico 8,650 cruza sobre la actual N-401 y sobre el punto kilométrico 8,800 sobre el ferrocarril AVE. A partir de este punto la variante bordea el nordeste del núcleo urbano de Ciudad Real y finaliza en el enlace actual de la N-420/N-430 donde comienza la circunvalación existente. Este enlace se transformará en un tipo glorieta superior dando preferencia al movimiento de la circunvalación.

Alternativa 2: Es muy similar a la alternativa 1. Tiene una longitud de 12.550 metros, de los cuales sólo 6.950 son objeto de obras. El tramo entre los puntos kilométricos 0,000 y 5,600 coincide exactamente con la alternativa 1 y por tanto, con la actual N-401. A partir de este punto se establece la diferencia con la solución 1 ya que la carretera discurrirá al oeste de la actual N-401 pero bordeando un cerro existente por su lado este mientras que la alternativa 1 lo bordeaba por el lado oeste. También para esta variante se situará en la zona un enlace tipo diamante con pesas para dar acceso a esta área de casa unifamiliares. Desde el punto kilométrico 8,550 donde pasa sobre la actual N-401 el trazado coincide con la alternativa 1 pasando sobre el ferrocarril AVE en el punto kilométrico 8,700 y finalizando con el enlace tipo glorieta superior en el actual enlace con la N-420/N-430.

Alternativa 3: Tiene una longitud de 12.000 metros Comienza al norte del núcleo de Peralvillo con un enlace tipo trompeta que permite el acceso al pueblo por la actual N-401. A partir de aquí, y dirigiéndose hacia el sur, cruza sobre el ferrocarril AVE y el río Guadiana mediante un puente de 675 metros de longitud desde el punto kilométrico 2,450 al punto kilométrico 3,125. Desde ahí, y bordeando el Cerro de la Atalaya, se dirige con dirección sur hacia el enlace actual de la N-420/N-430 donde comienza la circunvalación existente. Este enlace se transformará, como en el resto de las alternativas, en un tipo glorieta superior.

Alternativa 4: Es muy similar a la alternativa 3. Tiene una longitud de 11.750 metros. Coincide en planta con la solución 3 desde el origen situado en el enlace tipo trompeta para el acceso al núcleo de Peralvillo, hasta el punto kilométrico 1,450. A partir de aquí y dirigiéndose hacia el sudoeste cruza bajo el ferrocarril AVE en el punto kilométrico 2,000 y sobre el río Guadiana con un puente de 600 metros de longitud desde el punto kilométrico 2,275 al punto kilométrico 2,875. Desde el punto kilométrico 4,350 coincide en planta y alzado con la alternativa 3 hasta llegar al enlace tipo glorieta superior con la N-420/N-430.

Análisis comparativo de las alternativas:

En el anejo número 13 del estudio se ha desarrollado un análisis multicriterio de las cuatro soluciones estudiadas. Para ello se han considerado los factores económicos (coste inicial de la inversión, coste de rehabilitación y conservación y coste generalizado del transporte) y no económicos (coste socioeconómico, condiciones de servicio e impacto ambiental) relacionados con el proyecto.

En cuanto a los costes iniciales de la inversión estimados resultan mucho más favorables las alternativas 1 (1.065 millones de pesetas de costes de construcción) y 2 (1.071 millones de pesetas) que las alternativas 3 (2.374 millones de pesetas) y 4 (2.457 millones de pesetas) debido al incremento de coste que supone la construcción de un nuevo puente sobre el río Guadiana.

Con relación a los costes estimados de rehabilitación y conservación durante la vida útil del proyecto (20 años) de la carretera actual y de la variante proyectada resultan favorables las alternativas 2 (768 millones de pesetas constantes de 1994) y 1 (772 millones de pesetas) frente a las alternativas 4 (949 millones de pesetas) y 3 (940 millones de pesetas) debido a que la longitud de las variantes proyectadas es mucho menor en las alternativas 2 (6,95 kilómetros) y 1 (7,05 kilómetros) que en las alternativas 4 (11,75 kilómetros) y 3 (12 kilómetros).

Por lo que respecta a los beneficios de los costes generalizados del transporte, considerando una vida útil de proyecto de veinte años, hay poca diferencia entre las alternativas estudiadas.

En cuanto a las condiciones de servicio resultan favorables las alternativas 3 y 4 frente a las alternativas 1 y 2 debido a que se reduciría el número de vehículos que circulan en la parte común de las alternativas 1 y 2 con la actual N-401 (incluida la travesía de Peralvillo).

En lo que respecta a las condiciones socioeconómicas se consideran más desfavorables las alternativas 1 y 2 debido a que el efecto barrera que produciría en las urbanizaciones situadas al norte del núcleo urbano de Ciudad Real. Además también son más desfavorables las variantes 1 y 2 por el uso del suelo soporte según el planteamiento.

Por lo que respecta a las restantes condiciones medioambientales, las alternativas 1 y 2 son más recomendables que las 3 y 4 debido a que son menores los impactos sobre la geología y geomorfología, hidrología superficial y subterránea, vegetación, paisaje y suelo productivo.

Aplicado el citado análisis multicriterio de selección, la solución más ventajosa es la alternativa 2 con apenas diferencia sobre la alternativa 1.

En cuanto a condiciones no valoradas según el análisis multicriterio hay que resaltar que las alternativas 3 y 4 se adaptan al avance del Plan General de Ordenación Urbana presentado por el Ayuntamiento de Ciudad Real, mientras que las alternativas 1 y 2 producen un importante efecto barrera sobre el planeamiento urbanístico proyectado.

Características del trazado:

La sección transversal tipo de la variante está constituida por una calzada de 7,00 metros y arcenes de 2,50 metros, tal como se fija en la orden de estudio.

Las características del trazado superan a las del Grupo 54 que indica la citada Orden de Estudio, siendo los parámetros tomados en el estudio:

Velocidad de proyecto: 120 kilómetros/hora.

Radio mínimo: 650 metros.

Pendiente máxima: 4 por 100.

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, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: Clima, geología y geomorfología, hidrología superficial y subterránea, edafología, vegetación, fauna, paisaje, montes de utilidad pública, población, especialización económica, sector primario, estructura territorial y sistema urbano comercial, planeamiento urbanístico, patrimonio histórico-artístico y vías pecuarias.

El área de estudio se sitúa en la zona central de la provincia de Ciudad Real, al norte y noreste de su capital, incluye parte de los términos municipales de Ciudad Real, Miguelurra y Carrión de Calatrava. Es una zona de transición entre los Campos de Calatrava y la Llanura Manchega, donde destacan las sierras cuarcíticas y los relieves volcánicos como elementos que rompen la continuidad de las superficies de erosión/acumulación de las llanuras.

De la información del inventario de la situación preoperacional el estudio destaca, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental los siguientes: encinares con coscoja, suelos agrícolas de calidad media, relieves volcánicos y cuarcíticos, presencia de acuíferos vulnerables a la contaminación, presencia de vías pecuarias y yacimientos arqueológicos.

Los impactos característicos significativos de las diferentes alternativas atendiendo a las peculiaridades del medio donde se insertan son:

Debido a los mayores movimientos de tierra que comportan las alternativas 3 y 4, se considera que tienen un impacto moderado-severo sobre la geología, mientras que es moderado en el caso de la alternativa 2, y compatible-moderado en la solución 1. El cruce con el río Guadiana, los movimientos de tierra y la permeabilidad de los materiales, determina que las soluciones 3 y 4 presenten un impacto moderado-severo sobre la hidrología superficial y la hidrogeología.

El impacto sobre los suelos se considera severo en las soluciones 1 y 2 debido a que se ocupan suelos agrícolas de calidad media. En el caso de las soluciones 3 y 4 los suelos son algo menos productivos por los que el impacto se considera moderado-severo. Por lo que respecta al paisaje, los impactos son moderados-severos para las alternativas 3 y 4 debido a su mayor longitud, a la mayor calidad visual de la zona atravesada y al mayor movimiento de tierras.

Se considera que las soluciones 1 y 2 presentan un mayor efecto barrera sobre la población, impacto que se evalúa como severo. La cercanía de algunas edificaciones habitadas determina que en las alternativas 1 y 2 el impacto derivado del ruido se considere moderado.

Tras la evaluación de los impactos sobre los factores del medio físico y socioeconómico se procede a la comparación y jerarquización de las

alternativas. Las alternativas 1 y 2 tienen impactos similares para la casi totalidad de los componentes ambientales. Las afecciones a la geología-geomorfología son algo menores en la 1 que en la 2, que presenta un mayor movimiento de tierras. Con respecto a las soluciones 1 y 2, las alternativas 3 y 4 presentan mayores impactos sobre la geología y geomorfología, hidrología superficial y subterránea, vegetación y paisaje. En las alternativas 1 y 2 son mayores los impactos sobre el suelo, efecto barrera, planeamiento urbanístico y ruido. Para el resto de los componentes, es decir, clima, fauna, patrimonio y vías pecuarias, las cuatro soluciones presentan impactos similares.

En las distintas informaciones complementarias al Estudio de Impacto Ambiental remitidas tras solicitud de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se realizan ampliaciones del inventario ambiental con delimitación detallada de la región volcánica, de los encinares de coscoja de los cerros de San Cristóbal y Cabezuelas, patrimonio arqueológico existente en el entorno de las alternativas consideradas, relación de Lugares de Interés Comunitario propuestos, Zonas de Especial Protección para la Aves y Planeamiento Urbanístico actualizado del Municipio de Ciudad Real y previsiones de desarrollo urbanístico.

Se concluye que las formas de origen volcánico constituyen elementos geomorfológicos de protección especial según Ley 9/1999, de 26 de mayo, de Conservación de la Naturaleza. Por lo que respecta a los encinares se trata de manchas forestales desarboladas de encina con coscoja, jara, romero, aulagas, cantueso y tomillo que constituyen elementos singulares de alta naturalidad y valor ecológico.

Se incluye una evaluación de los impactos sobre algunos de los elementos citados, considerándose que las distintas alternativas no afectan a ningún elemento volcánico existente en la zona, aunque las soluciones 1 y 2 se aproximan más a dichos elementos. La afección provocada sobre el Planeamiento Urbano y sus previsiones de desarrollo futuro es mayor en la solución 1 y 2 siendo las alternativas 3 y 4 las más adecuadas desde el punto de vista la mejora de la red de carreteras y contando con la aceptación del Ayuntamiento de Ciudad Real. Por otra parte, las alternativas 3 y 4 afectarán a dos zonas de encinar con coscoja en el Cerro de San Cristóbal, produciendo un impacto que se califica como moderado.

El estudio de impacto ambiental incluye, como medidas mitigadoras de impactos, las siguientes, si bien se trata de recomendaciones generales y no incluyen estimación presupuestaria:

Entre las medidas preventivas: Cuidar la ubicación de canteras y depósitos de material sobrante de excavaciones, evitar la localización de instalaciones auxiliares en zonas donde se pueda afectar al sistema fluvial y a los acuíferos, evitar afectar a suelos agrícolas y ocupar aprovechamientos frágiles (viñedos y olivares), evitar afección a las formas volcánicas por empleo de material volcánico como material de construcción, o por la utilización de afloramientos volcánicos como vertederos de tierras sobrantes y realizar una prospección arqueológica.

En cuanto a las medidas correctoras se citan las siguientes: Restitución de caminos cortados y vías pecuarias, reutilización del suelo excavado aprovechable, revegetación de taludes, instalación de pantallas reductoras del ruido y realización de un estudio para la restauración de canteras una vez explotadas.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental, en el cual para la fase de construcción se recomienda mantener una vigilancia estricta del cumplimiento de las medidas preventivas propuestas, así como durante la fase de operación de la carretera, considerándose necesario controlar el ruido en puntos cercanos a edificios habitados y el estado de las plantaciones y su eficacia en lo relativo al control de la erosión.

El estudio de impacto ambiental concluye, a la vista de la evaluación global de los factores antes comentados, que las alternativas 1 y 2 son más recomendables desde el punto de vista ambiental que las 3 y 4, que implican mayores costes ambientales. Entre las soluciones 1 y 2 es preferible la 1.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han recibido un total de siete alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Dirección General de Medio Ambiente Natural de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha expone que la zona afectada por la variante noreste de Ciudad Real está dentro de la región volcánica de Ciudad Real, de la edad terciario-cuaternaria, con unas características petrológicas y morfológicas tan peculiares que hacen de la zona un entorno único en toda Europa. Como

ejemplos más representativos de esta singularidad geomorfológica destacan el Maar y Cabezo de la Plata y la colada situada al este del Cabezo de la Plata, próxima a la N-401. Otros afloramientos de interés son el Maar y Volcán de Romaní, el Maar de Casa de Majamadre, Volcán de Torrealbilla, Maar de la Celada, Volcán y Maares de El Palo, Volcán de Colonia Vieja, Volcán de Baños y Cabeza Mesada, entre otros.

Indica la existencia en los cerros de San Cristóbal y Cabezuelas de encinares con coscoja; hábitat incluido en el anexo I de la Directiva 92/43/CEE; «Bosques de encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*».

En lo relativo a la fauna señala que la zona no alberga poblaciones de especies de conservación prioritaria, salvo en los biotopos de ribera y palustres representados por el río Bañuelos y el río Guadiana, con el embalse del Vicario.

Considera que las alternativas 1 y 2 son más favorables que las 3 y 4, por suponer un menor coste ambiental debido a:

Las alternativas 1 y 2, aunque pasan próximas al Cabezo de la Plata, no afectan ningún elemento estructural volcánico, mientras que la 3 y la 4 afectan a Cabeza Mesada; afloramiento volcánico de gran singularidad y valor. Además, estas dos últimas alternativas suponen un mayor volumen de desmonte y terraplén que las alternativas 1 y 2.

Respecto a la vegetación y la fauna, las alternativas 3 y 4 atraviesan mayor proporción de terreno no cultivado, afectando a zonas de encinar-coscojar (Cerros de San Cristóbal y Cabezuelas).

Las actuaciones sobre el río Guadiana previstas en las alternativas 3 y 4 causarán fuertes impactos sobre la vegetación palustre, afectando a las poblaciones faunísticas que alberga este hábitat.

Por último hace hincapié en el gran valor de los recursos geomorfológicos de la zona y recalca la importancia del control de la ubicación de las canteras para materiales de obra o rellenos de terraplén.

La Delegación Provincial de Ciudad Real de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha aporta la relación de vías pecuarias que pueden verse afectadas por el proyecto: colada de las Casas, vereda del Camino del Vicario, cordel de Ciudad Real, vereda del Camino de Moledores, colada del Camino de la Mata, colada del Camino de Miguelturra a Alarcos y colada del Camino Viejo de Alarcos.

Señala que en cumplimiento del art.13 de la Ley 3/95 deberán habilitarse los pasos de ganado pertinentes, procediendo a la correcta señalización de los mismos.

La Dirección General de Carreteras, Obras Hidráulicas y Transportes de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha señala que ninguna de las alternativas afecta a carreteras de titularidad autonómica. Considera más aconsejables las alternativas que no interfieren con el crecimiento urbano hacia el norte. Considera necesario estudiar la conexión este-sur de la N-430 en dirección Piedrabuena y en su caso la prolongación hasta la CM-412 dirección Pozurba.

La Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento observa que todas las alternativas propuestas afectan a la infraestructura ferroviaria de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, indicando que cualquiera que sea la solución seleccionada deberá preverse un método constructivo de la autovía en las zonas de cruce con el ferrocarril que, durante la ejecución de las obras, no afecte a la normal y regular explotación de la línea férrea en servicio. Señala a RENFE como la empresa a la que se debe solicitar informe sobre dimensiones y condiciones precisas para el proyecto y posterior ejecución de las obras.

El Ayuntamiento de Ciudad Real remite certificación del acuerdo en el que se aprueba, con fecha 21 de marzo de 1997, el informe del arquitecto redactor del Plan General de Ordenación Urbana de Ciudad Real, sobre la conveniencia del trazado de la variante noreste de Ciudad Real. En dicho acuerdo se solicita a la Dirección General de Carreteras, Demarcación de Castilla-La Mancha, que adopte como única solución válida la alternativa 3-4 del estudio informativo.

Asimismo adjunta copia del mencionado informe en el que se justifica dicha solicitud y cuyos aspectos más relevantes se exponen a continuación:

La alternativa 3-4 coincide con una propuesta municipal que recoge el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) en trámite de aprobación provisional.

Se considera que la alternativa 1-2 cercena el posible desarrollo por el norte, segregando en dos partes incomunicadas el área de diseminados de la Atalaya, haciendo notar que el futuro desarrollo de la ciudad está ya muy limitado por la proximidad al núcleo habitado de la variante de la N-430 y de la línea férrea de alta velocidad que supone una auténtica barrera por el este.

El Ministerio de Fomento, en el estudio informativo de la Autovía Ciudad Real-Atalaya del Cañavate, recoge como única variante de conexión con la carretera de Toledo la alternativa 3-4.

Aunque en principio la alternativa 3-4 es una solución más cara la evaluación final no resultará tan distante si se da mayor importancia a criterios que no han sido suficientemente valorados; como son fundamentalmente:

Posible desarrollo de la zona de Valcansado, que en sí mismo justificaría el 80% del trazado de la variante.

La diferencia en la calidad de las condiciones del servicio a favor de la alternativa 3-4 se considera superior a los diez puntos establecidos en el estudio.

En la valoración del coste socioeconómico hay que considerar que el efecto barrera de la alternativa 1-2 resulta altamente negativo para la ciudad frente a la alternativa 3-4.

En cuanto a la valoración del impacto ambiental las dos alternativas tienen impactos similares para casi la totalidad de los componentes ambientales.

Señala que los planes de carreteras deben hacerse de conformidad con el «modelo territorial» y en relación con el «planeamiento territorial y urbanístico», y hace constar que el Ayuntamiento de Ciudad Real remitió al Ministerio ejemplar del Plan General en lo referente a carreteras del Estado, sobre el que se emitió informe favorable, condicionado a otros estudios.

Concluye afirmando que la alternativa 3-4 se ajusta plenamente al planeamiento general y resulta ser la única alternativa posible a pesar de su mayor coste. Coste que por otra parte se minimizaría corrigiendo en el análisis multicriterio los parámetros anteriormente mencionados.

El Ayuntamiento de Carrión de Calatrava no se pronuncia sobre las alternativas 1 y 2 por no afectar a su término municipal e informa desfavorablemente las alternativas 3 y 4 por perjudicar ambas los intereses de esta localidad al discurrir por una zona de valor ecológico por la existencia de caza autóctona.

La Diputación Provincial de Ciudad Real remite el dictamen de su Comisión Informativa de Proyectos de Obras Públicas, Medio Ambiente y Servicios Supramunicipales que, basándose en el informe del Departamento de Vías y Obras e Infraestructuras (que también se adjunta), hace constar que las alternativas 1 y 2, pese a suponer un menor coste económico, ocasionarían trastornos urbanísticos al generar un «efecto barrera» sobre el PGOU de Ciudad Real, razón por la que considera que el informe de la Diputación debería ser favorable a las alternativas 3 y 4.

ANEXO V

Resumen de la información complementaria al estudio de impacto ambiental

El 24 de junio de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a la Dirección General de Carreteras información complementaria relativa a la región volcánica de Ciudad Real; a los encinares con coscoja presentes en los cerros de San Cristóbal y Cabezuelas; y a la posible ubicación de préstamos y vertederos.

El 18 de mayo de 2000 la Dirección General de Carreteras remitió un documento de información complementaria en el que considera dos nuevos elementos ambientales a introducir en el estudio de impacto ambiental: la región volcánica de Ciudad Real y los encinares con coscoja de los cerros de San Cristóbal y Cabezuelas. Realizada una ampliación del inventario ambiental y de la identificación y evaluación de impactos de impactos del estudio informativo original, la nueva evaluación de soluciones ratifica la realizada anteriormente. También incluye cartografía sobre los afloramientos volcánicos en torno a Ciudad Real, sobre la vegetación forestal y sobre zonas de exclusión de préstamos y vertederos.

El 1 de diciembre de 2000, la Dirección General de Calidad Ambiental y Evaluación Ambiental solicita nueva información complementaria. El 2 de julio de 2001 la Dirección General de Carreteras remite informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha en el que se expone lo siguiente:

1. Planeamiento Urbanístico actualizado del municipio de Ciudad Real y previsiones de desarrollo urbanístico: Se adjunta copia del escrito del Ayuntamiento de Ciudad Real de fecha 13 de febrero de 2001, remitiendo una copia del plano de «Clasificación del suelo» del Plan General vigente en el municipio aprobado en mayo de 1997, junto con fotocopia del acuerdo del Pleno Municipal de 21 de marzo de 1997 en el que se indica la preferencia de la Corporación por la alternativa «Larga» de la variante Noreste

de la N-401 en Ciudad Real, coincidente con la alternativa 3-4 del estudio informativo EI-4-CR-19.

Asimismo, en dicho escrito se plantean como nuevas previsiones del Plan General (aún no aprobado por el Ayuntamiento), las siguientes cuestiones:

Avance de modificación del Plan General para reclasificación como suelo urbano y urbanizable del Área de suelo rústico diseminado de La Atalaya.

Declaración de Interés Regional para el Parque Temático denominado «Reino de Don Quijote», del que se adjunta copia del plano de Clasificación de suelo E 1/10.000.

2. Información cartográfica relativa al patrimonio arqueológico en el entorno de las alternativas consideradas: Se adjunta escrito de la Consejería de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha de 23 de febrero de 2001, donde se envía la documentación que figura en sus inventarios hasta la fecha.

3. Delimitación cartográfica de ZEPAS, áreas propuestas como LICs y Área de Importancia para las Aves, así como información sobre los valores naturales que han motivado su designación. Delimitación cartográfica de hábitats prioritarios de acuerdo con la Directiva 92/43/CE en el entorno de las alternativas consideradas: En contestación a los aspectos citados se adjunta copia de escrito de la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de fecha 20 de marzo de 2001, remitiendo información sobre la existencia de lugares incluidos en la red NATURA 2000, que pudieran verse afectadas por el proyecto de la variante noreste de Ciudad Real y copia de los correspondientes planos a escala 1/200.000 de propuesta de LICs y ZEPAs existentes en el entorno de Ciudad Real.

4. Zonas faunísticas disponibles en la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha en el entorno de las alternativas consideradas, especialmente referidas a especies acuáticas y esteparias: En los puntos 2 y 3 del referido escrito de la Dirección General del Medio Natural se dice lo siguiente:

«2.º Esta Dirección General no dispone de información concreta sobre las poblaciones de aves esteparias del área inmediata a Ciudad Real por el sector nordeste, información que habría que recabar en campo. Si dispone de información sobre la avifauna esteparia de la ZEPA del Campo de Calatrava, situada al sur de Ciudad Real, que podemos facilitar a esa Demarcación de Carreteras si fuera de su interés.

3.º El Embalse de Vicario está declarado Refugio de Fauna, por lo que son de aplicación las disposiciones del capítulo II del título III de la Ley 9/1999 para las Zonas Sensibles. La justificación de la declaración como Refugio de Fauna es la conservación de la comunidad de aves acuáticas.»

5. Relación e interferencia de esta variante con otras carreteras previstas como la Autopista Toledo-Ciudad Real y la Autovía Ciudad Real-Atalaya del Cañavate:

Indica que en la actualidad se está redactando el estudio informativo EI-1-E-139, autopista de peaje Toledo-Ciudad Real N-IV, en la que se contempla el aprovechamiento del corredor propuesto en el estudio informativo EI-4-CR-19 para las alternativas 3 y 4.

Asimismo señala que la variante noreste de Ciudad Real (alternativas 3 y 4) conectará con el enlace sobre la N-430 al este de Ciudad Real previsto en el proyecto de construcción: 12-CR-3160. Autovía de Ciudad Real (N-430) a Atalaya del Cañavate (A-31). Tramo: Enlace de Miguelturra-Daimiel (Este).

6. Alternativa propuesta:

La Demarcación considera las alternativas 3 y 4 como las más adecuadas desde el punto de vista de la mejora de la Red de Carreteras, del planeamiento urbano existente y de la previsión de la autopista de peaje. Finalmente indica que deberá ser en el proyecto de construcción donde, una vez conocidos con mayor detalle los condicionantes existentes, se adopte entre las alternativas 3 y 4 la solución más conveniente.

10457 *RESOLUCIÓN de 17 de mayo de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto del «Nuevo acceso ferroviario a Asturias. Variante de Pajares», de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, 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 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, 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 Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitió, con fecha 13 de julio de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo del proyecto del «Nuevo acceso ferroviario a Asturias. Variante de Pajares», 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 periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 24 de noviembre de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes de las respuestas recibidas.

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

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 24 de febrero de 1999, y en los siguientes boletines autonómicos y provinciales: «Boletín Oficial del Principado de Asturias» de 26 de febrero de 1999; «Boletín Oficial de Castilla y León» de 25 de febrero de 1999, y «Boletín Oficial de la Provincia de León» de 1 de marzo de 1999.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 6 de marzo de 2000, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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

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 solicitó, con fecha 9 de octubre de 2000, a la Dirección General de Ferrocarriles una mayor definición en la ubicación y el análisis ambiental de los vertederos, caminos de acceso a obra y rampas y pozos de acceso a los túneles de base propuestos en el estudio informativo, así como el estudio de las repercusiones del proyecto sobre las poblaciones de Oso Pardo y Urogallo existentes en la zona. Asimismo, se solicitó un informe en el que se valoraran las afecciones sobre los Lugares de Importancia Comunitaria (LICs) denominados «Montaña central de León» (ES4130050) y «Peña Ubiña» (ES1200011), afectados por las alternativas propuestas. También se requirió el estudio de una nueva alternativa que teniendo como base la alternativa propuesta por el promotor evitara las afecciones ambientales que ésta produciría sobre el valle del Huerna.

Como respuesta a la citada solicitud, la Dirección General de Ferrocarriles remitió, con fecha 28 de noviembre de 2000, un documento denominado «Vertederos. Información complementaria». Asimismo, con fecha 30 de enero de 2001, se remitió el llamado «Informe de viabilidad de un trazado por el margen derecha del Huerna» y un informe sobre propuestas de medidas compensatorias a aplicar en los LICs de la «Montaña central de León» y de «Peña Ubiña», con el título «Informe de propuesta de medidas compensatorias».

Con fecha 5 de marzo de 2001, se realizó consulta a la Dirección General de Conservación de la Naturaleza, a la Fundación Oso Pardo y a la Universidad de Oviedo, para obtener más información acerca de las repercusiones de las alternativas planteadas en el estudio informativo sobre dos de las especies animales más emblemáticas de la zona por la que discurre el proyecto: El Oso Pardo y el Urogallo. Asimismo se pretendía conocer las posibles interferencias que el proyecto pudiera tener sobre los planes de protección de estas especies.

Analizada la información aportada en el documento «Vertederos. Información complementaria» y completada la misma con visitas sobre el terre-