

Programa de Vigilancia Ambiental al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto vertido de las aguas de rechazo de la planta desaladora de agua marina del canal de Alicante se realizará en un punto denominado Cala de los Borrachos, siendo 61.000 m³/día la aportación del efluente procedente del agua de rechazo, 86 m³/día del lavado de filtros y 350 m³/año del lavado de las membranas. La obra proyectada consiste, principalmente, en la construcción de las siguientes unidades: Una balsa de regulación y predecantación de 21,00 × 12,00 × 6,83 m, una cámara de mezcla y floculación de 5,30 × 1,70 × 2,69, un decantador cilíndrico de 8 m de diámetro y 3,65 m de altura, un edificio de deshidratación y tratamiento químico de 12,30 × 6,30 m, una conducción de 1.094 m de longitud y 1.800 m de diámetro y una cámara de vertido.

La Dirección General de Planificación y Gestión del Medio de la Consejería del Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Valencia, en un Informe de fecha 14 de octubre de 2002, expresa que aunque el punto de vertido se localiza en el límite del Lugar de Importancia Comunitaria de Tabarca, caracterizado por la existencia de praderas de Poseidonia y Cymodocea no se prevén repercusiones negativas sobre el medio receptor y que, según la documentación aportada por el promotor, se consigue una dilución rápida y casi completa en los primeros hectómetros alrededor del lugar del vertido. No obstante, y según el Informe, el promotor deberá redactar un Programa de Vigilancia Ambiental y, por si no se cumplieran las previsiones establecidas, un Estudio de Alternativas de la ubicación del vertido que contemple, entre otras, las siguientes opciones: a) Un lugar situado fuera del LIC de Tabarca. b) La incorporación del vertido al emisario submarino del efluente de las aguas residuales de Alicante. c) Efectuar el vertido en el Saladar de Agua Amarga. d) La inyección del efluente en formaciones permeables y salinas profundas.

Considerando los criterios de selección contemplados en el anexo III de la Ley 6/2001, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales adversos significativos. Por tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto vertido de las aguas de rechazo de la planta desaladora de agua marina del canal de Alicante. No obstante el promotor, con carácter previo al comienzo de la actividad del vertido del efluente, presentará ante esta Secretaría General, para su aprobación, un Programa de Vigilancia Ambiental en el que, complementando al programa incluido en la documentación ambiental, se cuantifiquen los parámetros abióticos y bióticos establecidos y se definan y justifiquen los correspondientes umbrales. Por otra parte, el Programa de Vigilancia Ambiental deberá definir la frecuencia de los controles y ensayos que deben verificarse y su localización así como, en caso de incumplimiento de los umbrales establecidos, una propuesta motivada de ubicación del vertido del efluente procedente de la desaladora después de analizar, al menos, las alternativas indicadas por el órgano ambiental autonómico.

Madrid, 21 de noviembre de 2002.-La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

24334 *RESOLUCIÓN de 25 de noviembre de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Ampliación de capacidad de la autopista A-6. Tramo: Enlace del Valle de los Caídos-San Rafael», de la Dirección General de Carreteras.*

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 formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

En virtud del Real Decreto 1724/1999, de 5 de noviembre, se adjudicó a la sociedad «Ibérica de Autopistas, Sociedad Anónima», Concesionaria del Estado, «Iberpistas, Sociedad Anónima», en concepto de promotora,

la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de los tramos de autopista de peaje A-6, conexión con Segovia; A-6, conexión con Ávila, y para la conservación y explotación de la autopista de peaje A-6, tramo Villalba-Adanero, a partir del 30 de enero de 2018.

«Ibérica de Autopistas, Sociedad Anónima», procedió a constituir en legal forma una sociedad concesionaria, titular de la concesión administrativa de las precitadas autopistas, bajo la denominación de «Castellana de Autopistas, Sociedad Anónima, Concesionaria del Estado».

Con fecha 14 de diciembre de 1999, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento emitió la orden de estudio para la redacción de un estudio informativo para la «Ampliación de la capacidad de la autopista A-6. Tramo: Enlace del Valle de los Caídos-San Rafael».

Conforme al artículo 13 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 20 de enero de 2000, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo «Ampliación de la capacidad de la autopista A-6. Tramo: Enlace del Valle de los Caídos-San Rafael», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 28 de junio de 2000, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas. Dichas respuestas fueron remitidas por la Dirección General de Carreteras al promotor con fecha 18 de julio de 2000.

Como quiera que estas respuestas deben ser previas a la redacción del estudio y que la fecha de remisión de las mismas es posterior a la fecha límite establecida en la Orden del Estudio (18 de junio de 2000) se solicitó a la Dirección General de Carreteras prórroga para la terminación del estudio en un plazo necesario para incorporar estas sugerencias al mismo.

La relación de Organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 4 de agosto de 2001, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 16 de enero de 2002, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el documento técnico del estudio informativo, que incluye como un anejo el estudio de impacto ambiental, y el resultado de la información pública.

Analizada la documentación contenida en el expediente, con fecha 14 de mayo de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente requirió a «Castellana de Autopistas, Sociedad Anónima», información complementaria relativa a algunos aspectos no suficientemente detallados en el estudio de impacto ambiental. Con fecha 14 de junio de 2002, «Castellana de Autopistas, Sociedad Anónima», remitió la información complementaria solicitada.

Posteriormente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental requirió, asimismo, información sobre la situación actual y justificación de uso del Camino de Las Encinillas como camino de obra. Con fecha 16 de septiembre de 2002, «Castellana de Autopistas, Sociedad Anónima», remitió la información solicitada.

Toda esta nueva información, ha permitido introducir en el proyecto mejoras ambientales significativas, entre las que destacan la modificación en el trazado, en el tramo previo al túnel, sentido A Coruña, con una mejor compensación de tierras, una gran disminución de la altura de los desmontes, menor impacto paisajístico y reducción drástica de volúmenes destinados a vertedero, que disminuyen, además, su superficie de ocupación, afectando fundamentalmente a terrenos degradados. Entre las mejoras, destaca también que el trazado, en ese mismo tramo, pasa a discurrir entre la autopista A-6 y la N-VI, afectando a superficies ya alteradas por obras anteriores.

Asimismo, las instalaciones auxiliares y los caminos de obra, definidos insuficientemente en el estudio de impacto ambiental, quedan ahora claramente cartografiados, y se ubican en lugares que ya tuvieron esa función anteriormente, o se desarrollan a través de caminos utilizados durante la construcción de la autopista.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV es el resumen del resultado del trámite de información pública.

El anexo V sintetiza la información complementaria presentada al estudio de impacto ambiental.

En consecuencia, la Secretaria 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, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Ampliación de capacidad de la autopista A-6. Tramo: Enlace del Valle de los Caídos-San Rafael».

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada toda la documentación contenida en el expediente, la Secretaria General de Medio Ambiente considera que, entre las alternativas planteadas en el estudio informativo, es ambientalmente viable la alternativa 2.

En consecuencia, el proyecto de construcción que desarrolle la alternativa anterior deberá observar las recomendaciones contenidas en el estudio de impacto ambiental y en la información complementaria a dicho estudio, y cumplir las condiciones que a continuación se exponen:

1. *Adecuación ambiental del trazado*

El trazado considerado como ambientalmente más idóneo (alternativa 2) deberá adaptarse en el trazado definitivo del proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con las siguientes mejoras ambientales del mismo:

En el tramo comprendido entre la pérgola (PK 4+200) y la boquilla sur del nuevo túnel (PK 6+300) la nueva calzada se construirá al este de la calzada actual, sentido Madrid-Coruña, en lugar de por el oeste como se proponía en el estudio informativo, con objeto de eliminar los desmontes en ese tramo, reducir los volúmenes de excavación, lograr una mejor compensación de tierras y disminuir así el volumen destinado a vertedero. El origen y final de este tramo en el proyecto de ejecución se aproximarán a los PPKK señalados (4+200 y 6+300) todo lo que las condiciones técnicas y de seguridad del trazado lo permitan. En este tramo no se podrá realizar vertido de materiales, salvo el estrictamente necesario para la construcción y sustentación de la carretera. Los desmontes cuya creación no pueda ser evitada serán sometidos a las labores de restauración ambiental necesarias para garantizar su recuperación, tareas que deberán prolongarse en el tiempo todo lo necesario para lograr este propósito.

El túnel aumentará su longitud en unos 250 metros con el consiguiente desplazamiento de las embocaduras de los túneles. La boca sur se desplazará unos 150 metros al sureste, con el objeto de minimizar la afección al monte número 39 del Catálogo de Montes de Utilidad Pública «Pinar y agregados» y evitar la modificación del trazado de la actual carretera N-VI. La boca norte se desplazará unos 100 m al oeste, evitando la afección a la zona que queda entre la línea del ferrocarril y la calzada de la actual A-6 en sentido Madrid.

El número de vías en la playa de peaje de San Rafael se disminuirá de las 30 propuestas en el estudio informativo a un máximo de 24, minimizando así la superficie afectada en esta zona y con ello la afección al cauce del río Gudillos y a la vegetación que tiene asociada. Asimismo, con objeto de disminuir la ocupación del suelo y la afección al entorno del río Gudillos, se proyectarán muros de escollera revegetados que sustituyan a los terraplenes previstos en las zonas más próximas de la playa de peaje a dicho río.

En todo caso, la nueva calzada se mantendrá adosada en la medida de lo posible a la calzada actual, ya sea a la calzada sentido Madrid o a la calzada sentido La Coruña, minimizando la superficie de afección y con ello la pérdida de terrenos. Asimismo, se estudiará de forma pormenorizada el ajuste de la rasante de la nueva calzada, al objeto de minimizar los movimientos de tierras y con ello las dimensiones de terraplenes y desmontes.

2. *Localización de vertederos e instalaciones auxiliares*

De los dos vertederos propuestos en la información complementaria al estudio de impacto ambiental, sólo podrá emplearse para el vertido de materiales sobrantes de excavación de la nueva calzada la mitad más septentrional del vertedero B, es decir, hasta el arroyo del Tejo sin afectar a la vegetación arbórea que tiene asociada.

La gestión de los materiales sobrantes de excavación que, por razones de capacidad, no puedan ser utilizados en la mitad septentrional del vertedero B, deberá ajustarse a lo establecido en el Plan de Gestión Integrada de los Residuos de Construcción y Demolición de la Comunidad de Madrid, ya que es en esta comunidad en la única en la que se producen tierras

sobrantes de la obra. Debido a la ausencia de lugares degradados, en cuya restauración pudiera ser empleado el resto de materiales sobrantes de excavación, en cumplimiento del citado Plan, estos deberán ser aprovechados en otras obras o ser comercializados a través de terceros, para evitar su destino a vertedero.

El acopio temporal de los materiales sobrantes de excavación previo a su aprovechamiento, se ubicará en el área delimitada por:

La pista asfaltada que atraviesa la mitad meridional del vertedero B, por el oeste.

El arroyo del Tejo, por el norte.

La calzada sentido Madrid de la autopista A-6, por el este.

El límite meridional del vertedero B, por el sur, que podrá extenderse hacia el suroeste, hasta alcanzar la calzada sentido Madrid de la autopista A-6, ocupando la zona degradada que se encuentra en ese lugar.

Se proyectarán las medidas necesarias para garantizar que los vertidos no afectan a la vegetación asociada al arroyo del Tejo.

Una vez acopiados los materiales de forma temporal, se procederá de forma inmediata a su cubrición con una capa de tierra vegetal, de 20 centímetros de espesor, y a su hidrosiembra con especies herbáceas, al objeto de disminuir su impacto paisajístico y la erosión de sus taludes durante el período de acopio.

El aprovechamiento de los materiales acopiados en el área reseñada se coordinará con el desarrollo del sistema de gestión de este tipo de materiales previsto por la Comunidad de Madrid.

Finalizada la retirada de los materiales acopiados, se procederá a la restauración definitiva de todas las zonas afectadas.

En el caso de que, en el plazo máximo de dos años, a contar desde la finalización de los vertidos, no se hubiera desarrollado el sistema de gestión de este tipo de materiales previsto por la Comunidad de Madrid, se procederá a la restauración definitiva del vertedero temporal.

Respecto a las zonas definidas para instalaciones de obra en la información complementaria al estudio de impacto ambiental, la situada en el entorno de la boca norte no presenta graves problemas ambientales, ya que se trata de una zona ya afectada por antiguas obras y no completamente integrada en el entorno, si bien se intentará evitar la afección a los árboles que existen en la misma.

Por el contrario, la zona de instalaciones situada en las inmediaciones de la boca sur debe reducir su superficie para minimizar su afección a la vaguada del arroyo del Tejo. Esta zona de instalaciones deberá reducirse al entorno próximo a la embocadura del túnel, haciéndola coincidir con la plataforma de un antiguo depósito de inertes existente todo lo que sea posible desde el punto de vista técnico y de ejecución de la obra.

En cualquier caso, en el área delimitada por la nueva calzada y la N-VI, no se podrán ocupar superficies por debajo de las cotas que limitan el pie de talud de la zona de vertidos existente ni por encima de la cota 1.245, evitando en cualquier caso la afección al arroyo del Tejo y recuperando finalmente la zona ocupada, para lo cual se incluirán en el proyecto de construcción las unidades de obra y partidas presupuestarias necesarias que, en líneas generales, consistirán en la escarificación del terreno, extendido de tierra vegetal y siembra y plantación para restaurar la cobertura vegetal del suelo, especialmente en la zona de taludes. Complementariamente, en esa zona se deberá ubicar un sistema de recogida de las aguas de escorrentía para evitar la contaminación del arroyo por fugas accidentales de aceites y grasas provenientes del área de instalaciones de obra.

En cuanto a los caminos de mantenimiento de Iberpistas en las inmediaciones del túnel sur, deberán ajustarse, lo máximo posible, al trazado de los actualmente existentes, no pudiendo crearse caminos de nuevo trazado, salvo en el tramo que cruza por el norte de la boquilla sur del actual túnel sentido La Coruña.

Respecto al nuevo camino de mantenimiento que une las Instalaciones de Iberpistas con la nueva calzada en las inmediaciones del PK 9+600, éste discurrirá, una vez cruzada la nueva calzada, por el interior de las instalaciones que posee Iberpistas en esta zona, girando hacia el este en vez de hacia el oeste, evitando así la afección a nuevas zonas y, en concreto, al arroyo que discurre por ahí.

Asimismo, se considera ambientalmente viable el uso como caminos de obra de los que discurren al norte del embalse de las Encinillas (Caminos de las Encinillas y del Hispano) y dan acceso al pontón bajo la autopista A-6, emplazado aproximadamente en el punto kilométrico 50+700 de esta vía, con las siguientes condiciones:

El camino de las Encinillas se utilizará sólo en el sentido autopista A-6-N-VI (sentido obra-vertederos).

El camino del Hispano se utilizará sólo en el sentido N-VI-autopista A-6 (sentido vertederos-obra).

Cada uno de los citados caminos sólo podrá usarse en un sentido de circulación, por lo que su acondicionamiento para su uso como camino de obra será el mínimo imprescindible para su uso en un solo sentido, en especial en lo que se refiere al posible aumento de su ancho.

Sólo podrá modificarse la pendiente en aquellos tramos en los que ésta sea superior al 10 por 100.

No se acondicionarán sobreanchos para el cruce de vehículos.

En curvas pronunciadas, el sobreancho máximo será de seis metros, y sólo se llevará a cabo en las que no sea posible el tránsito de los camiones con seguridad.

Durante las obras no se afectará al uso actual de los caminos.

Se facilitará el drenaje longitudinal de las aguas de escorrentía.

Respecto a la vegetación arbórea que pueda verse afectada por el acondicionamiento o el uso de los caminos, será de aplicación lo establecido en la condición 7.

El camino de las Encinillas podrá ser utilizado durante todo el período de obras, sin embargo, el camino del Hispano, deberá dejar de ser utilizado en cuanto lo permita el estado de ejecución de las obras. Para sustituir al camino del Hispano, para los desplazamientos desde la N-VI a la nueva calzada, se acondicionará un camino que, partiendo de la N-VI, aproximadamente entre los PK 49+800 y 50+000, de acceso a las obras a altura del viaducto de La Jarosa. Este camino discurrirá por la amplia zona degradada que se sitúa junto al noroeste del caso urbano.

Para garantizar las condiciones de seguridad, tanto para los vehículos de obra como para los usuarios de la N-VI, podrá acondicionarse el acceso al nuevo camino de obra a través del prado de la finca conocida como El Hispano.

Una vez finalizadas las obras, se procederá a la restauración de los terrenos afectados por el acondicionamiento de los caminos de obra. Estos deberán recuperar, tras las obras, unas características similares a las que presentan en la actualidad. En cualquier caso, se estará en este sentido a lo que establezca, en su caso, la Comunidad de Madrid.

Sin perjuicio de lo anteriormente expresado, siempre que sea posible, se empleará la propia traza de la nueva calzada como camino de obra.

También deberá eliminarse el camino de obra definido en el documento de información complementaria a través del arroyo de Fuente Corneja, a la altura del viaducto de La Jarosa, por afectar de forma importante al Hábitat 92A0 «Bosque de galería de *Salix alba* y *Populus alba*» (Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres), con un estado de conservación bueno según el estudio de impacto ambiental. El cruce sobre este arroyo deberá hacerse a través del paso existente actualmente unos 125 m aguas arriba del viaducto de La Jarosa, sin afectar a su vegetación de ribera.

Finalmente, el proyecto de construcción incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano, de escala no inferior a 1:2.000, de localización de todas las instalaciones auxiliares de obra, vertederos y caminos de obra, así como de las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra. Asimismo, se indicará qué caminos de obra serán temporales y cuales permanecerán como vías de mantenimiento permanentes.

Entre dichas zonas de exclusión se contarán, al menos, las siguientes: puntos de interés geológico o geomorfológico; zonas bióticas de interés singular (dehesas de fresnos o robles, pinares, etc.) y en general masas arboladas de cualquier tipo; espacios protegidos, catalogados o inventariados; zonas de afección a los yacimientos arqueológicos; cauces y riberas existentes en la zona afectada; y, en general, todas aquellas zonas de alto valor ecológico, paisajístico, cultural o socioeconómico.

3. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial y protección de las vías pecuarias*

Durante la construcción y explotación de la nueva calzada, se asegurará, mediante el diseño de las estructuras necesarias y de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de las personas, ganado, servicios, etc., debiendo señalizarse adecuadamente todos los desvíos provisionales que se produzcan en la fase de obras.

Se repondrán todos los caminos rurales y accesos existentes en la margen oeste de la nueva calzada que se vean afectados por el desarrollo de las obras. Asimismo, se dará continuidad a todos los pasos transversales a través de la actual autopista, empleando para ello, como mínimo, la misma sección que tienen actualmente.

Se prestará especial atención, sobre todo en la fase de construcción, a las conexiones y cruces con los caminos y las carreteras actualmente en servicio; entre estas últimas están, en sentido sur-norte, la carretera M-600, la carretera que une el núcleo urbano de Guadarrama con el embalse

de La Jarosa y la carretera N-VI, en la provincia de Madrid, y la carretera que une el núcleo urbano de Gudillos con la localidad de San Rafael, la carretera que une San Rafael con la Estación de San Rafael y la carretera que une San Rafael con la Estación de El Espinar, en la provincia de Segovia.

Se revisará la correcta ubicación de todas las vías pecuarias, consultando al Organismo Autónomo Competente, para garantizar su continuidad mediante pasos adecuados. El proyecto de construcción recogerá la reposición de todas las vías pecuarias interceptadas.

4. *Protección del sistema hidrológico e hidrogeológico*

Se proyectarán, en coordinación con las Confederaciones Hidrográficas del Tajo y del Duero, las medidas preventivas y de control necesarias para garantizar la no afección a la calidad de las aguas durante la realización de las obras.

Con el fin de no inducir riesgos sobre el sistema hidrológico existente en la zona, no se ubicarán parques de maquinaria ni instalaciones auxiliares de obra en aquellas zonas que puedan afectar a dicho sistema, ya sea directamente, por escorrentía o erosión.

Se instalarán balsas de decantación provisionales durante las obras para las aguas procedentes de la excavación de los túneles y para la recogida de aguas de drenaje de los parques de maquinaria y zonas de instalaciones, así como barreras de retención en todos los tramos del trazado que, en su caso, discurren próximos a los ríos y arroyos.

Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre las aguas superficiales. El agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua, siempre que no sea sobrepasado el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos. En caso de no ser así, deberá tratarse el agua por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

Los residuos como aceites, combustibles, cementos, etc., procedentes de la zona de instalaciones durante la fase de construcción, se gestionarán según la normativa aplicable. En ningún caso se verterán dichos residuos al terreno o a los cursos de agua.

El programa de vigilancia ambiental deberá incluir un plan de seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación, estableciendo puntos de control de calidad aguas arriba y abajo de la obra. Dichos controles se extremarán en las aguas vertientes al río Gudillos.

Con objeto de evitar vertidos a los cauces en la fase de explotación de la nueva calzada, el diseño de viaductos y obras de drenaje, especialmente las que discurren sobre el arroyo Fuente Corneja (o del Prado), el arroyo de Las Encinillas, el arroyo Fuente de la Teja, el arroyo del Tejo y el río Gudillos, incorporarán un sistema de depuración de las aguas procedentes de la calzada y de retención de un vertido accidental.

Asimismo, se instalarán zanjas perimetrales de infiltración para el tratamiento del agua de escorrentía de la calzada. Los cambios de la arena filtrante de dichas zanjas se realizarán, como mínimo, una vez al año y siempre que se produzca un vertido grave.

Se minimizará la franja de afección a las riberas de los ríos y arroyos cruzados por el eje de la nueva calzada, ocupándose la anchura estrictamente necesaria de actuación en torno al eje de la vía que permita la construcción de la misma y no se localizarán pilas en el interior del cauce. Asimismo, se procederá a la restauración posterior de los cursos atravesados, tanto morfológica como vegetalmente, en una longitud aguas arriba y aguas abajo del mismo que supere la franja de afección estricta.

Se garantizará la evacuación de caudales y el paso de sólidos de arrastre mediante las obras de drenaje pertinentes, asegurando, en todo caso, el paso de las avenidas extraordinarias de 500 años de periodo de retorno.

Por último, en la construcción del túnel de Guadarrama se deberán prever las actuaciones oportunas para mantener el normal drenaje subterráneo de los terrenos afectados por el mismo. Asimismo, si se viera afectado algún acuífero, se desarrollarán soluciones técnicas que garanticen su mantenimiento y continuidad.

5. *Prevención de la contaminación acústica y atmosférica*

Antes del inicio de las obras se realizará un estudio acústico de detalle 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 nueva calzada a las siguientes zonas:

PK 0+500 a 0+700 (enlace El Escorial-Valle de Los Caídos).

PK 2+550 a 2+600 (viaducto de La Jarosa).

Boca norte del túnel a PK 9+500.
PK 10+200 a 12+600 (San Rafael y urbanizaciones).

Independientemente de los tramos antes señalados, todo el trazado de la nueva calzada que discurra próximo a terrenos urbanos o urbanizables, residenciales o industriales, deberá contar con las protecciones necesarias para que se cumplan los objetivos de calidad expresados en esta condición en el límite de estos terrenos más próximos a la nueva calzada.

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

Zonas residenciales:

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

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

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

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

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

Zonas hospitalarias:

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

Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

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

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

Para el caso de la Comunidad de Madrid se seguirá lo dispuesto en el Decreto 78/1999, de 27 de mayo, por el que se regula el régimen de protección acústica en la Comunidad de Madrid.

En el caso de que se superen tales valores se aplicarán, además de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, aquellas que se consideren oportunas para no exceder los niveles máximos admisibles. Todas las medidas de protección establecidas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, considerándose, a su vez, las actuaciones necesarias para su adecuación estética e integración paisajística.

Con el 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, 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.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de complementar las medidas mitigadoras, tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

Para prevenir la emisión de polvo y partículas en la zona de obras, producidas por movimientos de tierras y circulación de maquinaria, durante toda la fase de construcción se realizarán riegos periódicos en todas aquellas zonas donde sean previsibles estas afecciones, que se intensificarán en el entorno de núcleos habitados y durante los periodos más secos.

6. Protección del Patrimonio Histórico-Artístico y Arqueológico

El proyecto de construcción deberá incluir el resultado de una prospección arqueológica intensiva a lo largo de la nueva calzada, y en anchura suficiente, que abarque también zonas auxiliares, vertederos, áreas de instalaciones, accesos, etc. Dichos trabajos arqueológicos deberán estar suscritos por un arqueólogo competente, previa presentación de un programa detallado de intervención y de la autorización del mismo por parte del Organismo Autónomo Competente.

Esta prospección se llevará a cabo fundamentalmente en la superficie afectada dentro del municipio de Guadarrama, ya que está considerada como una zona de alto potencial arqueológico, siéndole de aplicación la Ley 10/1998, de 9 de julio, del Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid. En la superficie afectada dentro del municipio de El Espinar, al no observarse, según se desprende de la consulta de los datos obrantes en el archivo del Servicio Territorial, ningún tipo de afección sobre el patrimonio arqueológico, deberán considerarse solamente las precauciones de tipo general aplicables a este tipo de obras.

Asimismo, en el programa de vigilancia ambiental se contemplará el seguimiento de las labores de movimiento de tierras, así como la supervisión de los trabajos arqueológicos por parte de dicho organismo competente, siendo seguidos los procesos previos y de proyecto por un arqueólogo autorizado.

7. Protección de la vegetación y de los hábitats

Con objeto de minimizar la afección a la vegetación natural, se tomarán las medidas oportunas que restrinjan la ocupación del terreno durante las obras. Esta ocupación se ceñirá lo más posible al ancho de la nueva calzada, jalonando asimismo los límites de las zonas de instalaciones, zonas de vertedero y caminos auxiliares. Este jalonamiento quedará fijado y señalado en el replanteo de las obras junto con el tronco de la nueva calzada, con el objeto de garantizar la protección de los espacios colindantes. Asimismo, se realizarán las actuaciones oportunas (barreras, entablillados, etc.) para proteger la vegetación próxima a las obras de las actuaciones propias de éstas.

Se adoptarán cuantas medidas sean necesarias para proteger la vegetación de las zonas afectadas por las obras, especialmente los pinares, las formaciones riparias y las encinas dispersas. El trazado final, aquel que quede fijado en el replanteo, se ajustará conforme a criterios de minimización de la afección a la vegetación arbórea, debiendo elaborarse un inventario del arbolado existente en la franja que vaya a ser afectada por dichas obras, especificando la especie de la que se trata y sus características y parámetros más importantes. A este respecto, el primer criterio a aplicar será el de conservar todos los ejemplares arbóreos inventariados y, si esto no fuera posible, se analizarán las posibilidades de trasplante de los ejemplares cuyo emplazamiento sea incompatible con la realización de la nueva calzada. Si tampoco fuera factible el trasplante, se restituirán los ejemplares que hubieran de abatirse por otros de las mismas especies, a razón de un ejemplar de una o dos savias por cada uno de los años del ejemplar afectado.

El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos y las pilas queden fuera de la banda de vegetación riparia, garantizando la mínima afección a ésta incluso durante la ejecución de las obras. Esto se aplicará especialmente a la disposición y altura de las pilas del viaducto, a la altura de la rasante y al sistema de ejecución del tablero y las pilas.

Dada la afección al hábitat 4090 «Brezales endémicos de la región omediterránea con aliaga» y al hábitat 92A0 «Bosque de galería de Salix alba y Populus alba» y con el objeto de minimizar la afección a estos espacios, se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado de la nueva calzada en ambos ámbitos de forma simultánea con el replanteo de las obras, limitándose ésta a la franja de ocupación de la explanación de la vía y restringiéndose la circulación de personal y maquinaria a la zona acotada. No se permitirá la apertura de caminos de obra dentro del ámbito de los hábitats, ni se utilizarán para acceder a la misma los caminos existentes que lleguen hasta el trazado.

El diseño del drenaje del arroyo del Tejo (PK 6+100) bajo la nueva calzada deberá garantizar el paso de fauna a través de él en condiciones al menos iguales a las existentes en la actualidad. El diseño de las características técnicas deberá ser realizado por un especialista en fauna, y sus resultados deberán ser remitidos a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental para su aprobación.

8. Protección de las poblaciones de avifauna asociadas a las ZEPAs y a las IBAs

Para prevenir la posible afección a las Áreas Importantes para las Aves (en adelante IBA) número 056 «Umbría de Guadarrama» y número 070 «El Escorial-San Martín de Valdeiglesias» y, por proximidad, a las Zonas de Especial Protección para las Aves (en adelante ZEPA) «Sierra de Guadarrama» y «Campo Azálaro-Pinares de Peguerinos», se evitará el deterioro de los hábitats y las perturbaciones durante el periodo de reproducción y cría de las especies significativas en cada caso, águila imperial ibérica, buitre negro, cigüeña negra, milano real, águila real, águila calzada, halcón peregrino, etc.

Con objeto de minimizar dicha afección, se redactará un proyecto de medidas preventivas y correctoras de la afección a las poblaciones antes mencionadas, que se incorporará con el correspondiente detalle al proyecto de construcción, en capítulo independiente, con anterioridad a la aprobación del mismo. Dicho capítulo deberá constar de memoria, pliego de condiciones técnicas, planos y presupuesto con nivel de detalle de proyecto de construcción. Asimismo, para cada medida deberá especificarse su justificación, la fase o época de aplicación, la estimación de su eficiencia, el responsable de su aplicación y financiación, la garantía del mantenimiento de la propia medida o de sus efectos y el plan de seguimiento de su eficacia.

De acuerdo con los resultados del antedicho proyecto, se restringirá la utilización de explosivos al aire libre durante el periodo de celo y reproducción de las especies significativas en las áreas sensibles ocupadas por las mismas dentro de las IBA's y ZEPA's. Esta restricción se aplicará

también a las operaciones con explosivos que, aun realizándose en el interior del túnel, tengan lugar a una distancia igual o inferior a 50 metros de alguna de sus bocas.

Para el resto de actividades de obra que se realicen al aire libre, el responsable de la vigilancia ambiental deberá llevar a cabo una prospección detallada del entorno de la obra, al objeto de identificar si, en el momento de su inicio o durante su ejecución, hay algún ejemplar de las especies significativas dentro de las IBA's y ZEPA's que pueda verse afectado por el desarrollo de las obras. En caso afirmativo, deberá establecer las medidas para evitarlo, incluyendo, en caso de ser necesario, el establecimiento de las restricciones a la ejecución de las obras que fuesen oportunas.

El plan de vigilancia y seguimiento incluirá un seguimiento de las medidas preventivas y correctoras para la avifauna expuestas en la presente condición, en función de cuyos resultados se inferirá la necesidad de su revisión.

9. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística*

Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, desarrollando lo esbozado en el estudio de impacto ambiental con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El proyecto considerará toda la longitud de actuación del trazado (desmontes, terraplenes, obras de fábrica, etc.), así como áreas de vertedero, viario de acceso a la obra, parque de maquinaria y otras instalaciones temporales. El citado proyecto considerará como zonas sensibles objeto de tratamiento especial:

Las riberas de los arroyos y, sobre todo, el río Gudillos y su ribera.

Las zonas de ocupación identificadas para las especies significativas de las ZEPAs y de las IBAs.

Las áreas correspondientes a los hábitats 4090 y 92A0.

La zona correspondiente al LIC «Cuenca del Río Guadarrama».

Vaguada del arroyo del Tejo y entorno de la boquilla sur de túnel.

Desmontes situados entre el origen del proyecto y la boca sur del túnel

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de la zona tenidos en cuenta en el estudio de impacto ambiental. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén será preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, 3H:1V, de modo que sea posible su revegetación. En cualquier caso, los desmontes no serán superiores a 1H:2V, salvo que se produzca un impacto por la ocupación del suelo que no compense las ventajas de taludes más tendidos.

En el diseño de las bocas de los túneles, sobre todo para el caso de la boca sur, se proyectarán 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.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán, espacial y temporalmente, 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 provisional de la obra.

En el proyecto se especificarán y presupuestarán los trabajos de mantenimiento necesarios para asegurar el éxito de las labores de recuperación ambiental y paisajística.

10. *Afección a espacios naturales y medidas compensatorias*

La nueva calzada afecta, tal y como se ha visto en la condición 8 de esta declaración, a las IBAs número 056 «Umbría de Guadarrama» y número 070 «El Escorial-San Martín de Valdeiglesias», y discurre muy próxima a las ZEPA/LIC «Sierra de Guadarrama» y «Campo Azávaro-Pinares de Peguerinos»; asimismo, afecta, tal y como se ha visto en la condición 7, al hábitat 4090 «Brezales endémicos de la región oromediterránea con aliaga» y al hábitat 92A0 «Bosque de galería de Salix alba y Populus alba»; también afecta al LIC «Cuenca del Río Guadarrama» y al Monte de Utilidad Pública número 39 «Pinar y Agregados».

A lo largo del proceso de evaluación se han analizado diversas alternativas de trazado con el objetivo de estudiar soluciones que no afectasen a estos lugares o que minimicen dicha afección, una vez expuestas las razones que justifican la necesidad del proyecto.

Sin embargo, debido a los elevados valores ambientales de la sierra de Guadarrama es necesario establecer otras medidas compensatorias para garantizar su mantenimiento. Para ello, el proyecto de construcción inclui-

rá, como capítulo independiente, un proyecto de medidas compensatorias, que contendrá las especificadas en el estudio de impacto ambiental, en la información complementaria a éste, y en la Declaración de Impacto Ambiental. El conjunto de estas medidas deberá suponer la recuperación de espacios degradados con una superficie igual a una vez y media la afectada por la construcción de la nueva calzada, al objeto de que la superficie ocupada por infraestructuras en la sierra de Guadarrama sea, una vez ejecutado el proyecto, igual o menor que antes de su ejecución. En caso de que las citadas medidas no alcanzasen la superficie necesaria deberán establecerse medidas compensatorias adicionales. Esta medida se desarrollará en:

Los actuales taludes de la A-6, en el tramo objeto de actuación, que no hayan conseguido un grado de integración adecuado y/o que presenten signos de erosión o de inestabilidad.

Los terrenos degradados consecuencia de las obras de construcción de la actual A-6 en el tramo objeto de actuación, especialmente zonas de vertido de inertes.

Otros espacios degradados que se definan en coordinación con los Órganos Autonómicos en materia de Medio Natural dentro de la sierra de Guadarrama.

11. *Seguimiento y vigilancia*

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en el condicionado de esta declaración.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y periodo de su emisión. Para ello el programa detallará, para cada factor ambiental 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.

Umbral crítico 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 del Ministerio de Medio Ambiente a través de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, que acreditará su contenido y conclusiones.

«Castellana de Autopistas, Sociedad Anónima», 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 necesarias, 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:

Plan 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.

Diseño del drenaje del arroyo del Tejo (PK 6+100) bajo la nueva calzada al objeto de garantizar el paso de fauna a través de él en condiciones al menos iguales a las existentes en la actualidad.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras donde se especifiquen:

Medidas de protección para la población en la explotación de zonas de vertedero e instalaciones auxiliares, a que se refiere la condición 2.

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 3.

Medidas de protección hidrológica, a que se refiere la condición 4.

Cumplimiento de las medidas de protección acústica y atmosférica a que se refiere la condición 5.

Resultado del seguimiento arqueológico de las obras, a que se refiere la condición 6.

Medidas de protección para la vegetación y los hábitats, a que se refiere la condición 7.

Medidas de protección para la fauna, a que se refiere la condición 8.

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

Informe sobre el emplazamiento de zonas de vertederos e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 2.

Informe sobre la continuidad de los servicios existentes realmente mantenidos, de acuerdo con la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio arqueológico y cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre las medidas de protección de la vegetación y los hábitats realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 7.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 8.

Informe sobre las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 9.

Informe sobre las medidas compensatorias ejecutadas, a que se refiere la condición 10.

Plan 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 niveles sonoros y eficacia de las medidas aplicadas, a que se refiere la condición 5.

Informe de la eficacia de las medidas expuestas en la condición 7.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 9.

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.

12. 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.

Los documentos referidos son los siguientes:

Adecuación ambiental del trazado, a que se refiere la condición 1.

Emplazamiento de vertederos e instalaciones auxiliares, y, en su caso, estudio específico de nuevos emplazamientos con cartografía de zonas de exclusión y/o soluciones adoptadas para los materiales sobrantes de la excavación, a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas al aseguramiento del tráfico y los servicios existentes durante la fase de construcción y la de explotación a que se refiere la condición 3.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 4.

Estudio de previsión de ruido y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 5.

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 6.

Medidas relativas a la protección de la vegetación y los hábitats a que se refiere la condición 7.

Medidas relativas a la protección de la fauna a que se refiere la condición 8.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 9.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 11.

13. Financiación de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la memoria y anexos correspondientes, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones técnicas, y su definición económica en el documento de presupuesto del proyecto. También se valorarán y proveerán los costes derivados del plan de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 25 de noviembre de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Resumen de las consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Respuestas recibidas

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente	—
Confederación Hidrográfica del Tajo	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad de Madrid	—
Dirección General de Patrimonio. Consejería de Hacienda. Comunidad de Madrid	—
Dirección General de Suelo. Consejería de Política Territorial. Comunidad de Madrid	—
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Consejería de Medio Ambiente. Comunidad de Madrid	X
Dirección General de Agricultura y Alimentación. Consejería de Economía. Comunidad de Madrid	—
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Educación. Comunidad de Madrid	X
Presidencia de la Comunidad de Madrid	—
Dirección General del Instituto Tecnológico Geominero de España	—
Cátedra de Ingeniería Ambiental. E.T.S. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Universidad Politécnica de Madrid ..	—
Centro de Investigación de Espacios Naturales Protegidos ..	—
Cátedra de Ecología. Facultad de Ciencias Biológicas. Universidad Autónoma de Madrid	—
Departamento de Ecología. Universidad Autónoma de Madrid ..	—
AEDENAT	—
CODA	X
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG). Departamento de Medio Ambiente	—
Ecologistas en Acción	X
Sociedad Española de Ornitología	X
Sociedad Conservación de Vertebrados (SCV)	—
Grupo Lobo. Museo Nacional de Ciencias Naturales	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X
Secretaría General. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural. Consejería de Educación y Cultura. Junta de Castilla y León	X
Unión Provincial de CC. OO. de Ávila	X
Asociación Ecologista Centaurea	X
Asociación Duratón	—
Asociación Otero de Herreros	X
Asociación La Losa y toda su comarca contra la autopista	—
Asociación de Vecinos de La Losa	—
Asociación La Vereda	—
Asociación Segoviana de Amigos de las Cañadas	—
Asociación Riofrío	—
Asociación Ecologista-Cultural Los Ahumados de Revenga	X
Greenpeace	—
Ayuntamiento de El Espinar	X
Ayuntamiento de Guadarrama	X

Al margen de estos organismos consultados, se ha recibido sugerencias de las siguientes personas y organismos:

Comunidad de la Ciudad y Tierra de Segovia.
Don Leonardo Labrador Jiménez.

El contenido ambiental más relevante de las respuestas recibidas es el siguiente:

Confederación Hidrográfica del Tajo: Señalan que el proyecto afecta a varios arroyos y a numerosas vaguadas, por lo que recomiendan una especial atención en los estudios hidrológicos, con el objeto de las obras de fábrica garanticen el paso de las avenidas extraordinarias. También señalan que será necesario estudiar con detalle los cruces de la vía con los cauces naturales, de forma que se mantengan las características de éstos. Sugieren que los cruces se proyecten con una sola luz para reducir el peligro de obstrucción.

Comunidad de Madrid. Consejería de Medio Ambiente. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental: Establece quince sugerencias entre las que destacan que se afecta al M.U.P. número 39, a una zona valiosa de fauna, al LIC «Cuenca del Río Guadarrama», al ámbito ordenado en el entorno del Embalse de La Jarosa y al Área Importante para las Aves «El Escorial-San Martín de Valdeiglesias», por lo que deberá valorarse la incidencia sobre estos espacios; asimismo, establece que debe estudiarse detalladamente la cantidad y zona donde se realizarán los vertidos de materiales procedentes del túnel.

Comunidad de Madrid. Consejería de Educación. Dirección General de Patrimonio Histórico-Artístico: Informa que la superficie afectada en el municipio de Guadarrama está en una zona de alto potencial arqueológico, por lo que la entidad promotora deberá presentar los resultados de una excavación arqueológica realizada por un arqueólogo competente. Asimismo, en el programa de vigilancia ambiental deberá contemplarse el seguimiento de los trabajos arqueológicos por el organismo competente.

Ecologistas en Acción-CODA: Estiman que el proyecto es innecesario y que los argumentos para justificar la actuación son insuficientes. Deberían mejorarse los sistemas de ventilación de los túneles actuales y aumentar las cabinas de pago automático en las estaciones de peaje. Además, hay que tener en cuenta que existe una vía alternativa, la N-VI. De acuerdo con estos razonamientos se solicita la retirada del proyecto.

No obstante, manifiestan que si el titular del proyecto decide elaborar el estudio de impacto ambiental deberían tenerse en cuenta, entre otros, los siguientes aspectos: evaluar los efectos del proyecto en zonas especialmente sensibles como la ZEPA de El Espinar; estudio ambiental de los impactos sobre el valle del río Gudillos; recuperación del entorno del río Gudillos en San Rafael; estudio detallado del destino y depósito final de los excedentes de los movimientos de tierras; estudio de la afección a las vías pecuarias.

Sociedad Española de Ornitología: SEO/BirdLife considera que el proyecto de referencia no está suficientemente justificado. Asimismo, considera que la construcción del proyecto tendrá un impacto ambiental muy negativo sobre la fauna.

Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental: Comunica que han recibido la memoria-resumen, poniéndola a disposición de sus asociados al objeto de que aporten a título personal las sugerencias pertinentes referidas a aspectos ambientales.

Junta de Castilla y León. Consejería de Medio Ambiente. Secretaría General: Indica algunos contenidos específicos que deberían aparecer en el estudio de impacto ambiental, estos son los siguientes: aproximación al trazado de los viales actuales; volumen de movimiento de tierras; afecciones al monte de utilidad pública e infraestructuras situadas en dicho monte, así como en la localidad de San Rafael; afección a vías pecuarias; afección al arbolado; pasos inferiores de fauna.

Junta de Castilla y León. Consejería de Educación y Cultura. Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural: Especifica que no se ha observado, según se desprende de la consulta de los datos obrantes en el archivo del Servicio Territorial, ningún tipo de afección sobre el patrimonio arqueológico en la zona de actuación, por lo que no procede, en principio, la inclusión de ningún tipo de medida cautelar específica, debiéndose considerar solamente las precauciones de tipo general aplicables a este tipo de obras.

Unión Provincial de CC. OO. de Ávila: Establece cuatro puntos sobre los que versan las sugerencias, si bien dos de ellos son comunes a los ya presentados por la SEO, la Asociación Otero de Herreros, la Asociación Ecologista Centaurea y la Asociación Ecologista-Cultural Los Ahumados de Revenga. Las otras dos sugerencias hablan de: intervención manifiestamente subjetiva y de carácter sobrevenido; fraude radical del estudio informativo.

Asociación Ecologista Centaurea y Asociación Ecologista-Cultural Los Ahumados de Revenga: Las dos primeras sugerencias de estas asociaciones son idénticas a las de la Asociación Otero de Herreros. No obstante, estas asociaciones establecen otras tres sugerencias: la construcción de un tercer túnel es innecesario y no serviría para aliviar los problemas de congestión de tráfico en la A-6; se vulneran las competencias municipales en la tramitación de la adjudicación de la concesión administrativa del que forma parte el proyecto de referencia; la documentación aportada por el promotor es sumamente deficiente.

Asociación Otero de Herreros: Esta asociación establece dos sugerencias: 1. Situación subjúdice del proyecto de referencia. 2. La construcción de un tercer túnel tendrá un impacto ambiental muy negativo, invadiendo un Área de Importancia Internacional para las Aves, propuesta como ZEPA por la Junta de Castilla y León.

Ayuntamiento de El Espinar: Remite el Acuerdo adoptado por el Pleno de la Corporación en su sesión extraordinaria de fecha 11 de mayo de 2000, cuyas sugerencias más significativas son: que se estudie la innecesidad de construir la tercera calzada; que se estudie la incidencia de las alternativas de trazado con el nuevo ámbito de la ZEPA El Espinar; que se estudie la posibilidad de que el túnel de nueva construcción tenga su embocadura entre las entradas norte de los túneles actuales; que se estudie la posibilidad de aproximación del trazado previsto a la calzada ya existente en zonas concretas de San Rafael; que se estudie la verdadera necesidad en cuanto a dimensiones de la ampliación de la playa de peajes.

Ayuntamiento de Guadarrama: El Alcalde da cuenta a los presentes del informe emitido por la Comisión de Urbanismo en la que se sugiere que es necesario conocer la solución que se le va a dar a los escombros, que se respeten los pasos existentes y que se queda a la espera del dictamen del impacto ambiental. Posteriormente los asistentes manifiestan que este proyecto va en contra de la variante de Guadarrama y que si ésta estuviera construida probablemente no sería necesaria la ampliación de la A-6.

Comunidad de la ciudad y tierra de Segovia: Pone de manifiesto que dicha comunidad es propietaria del monte «Cotera de León y Agregados», afectado por los túneles existentes y lamentan la realización del nuevo proyecto ya que dañará nuevamente al monte en la zona de Gudillos, la más productiva forestalmente. En consecuencia, el trazado propuesto no es el más acertado por el gran perjuicio y grave atentado que la obra llevaría contra el ecosistema, contra el medio ambiente y contra la utilidad pública del bosque declarado.

Don Leonardo Labrador Jiménez: Indica que el proyecto atravesará la inmensa mayoría de las fincas y predios en las que desarrolla su actividad, por lo que se opone a cualquier trazado que pudiera discurrir o afectar a las tres fincas de las que extrae el 90 por 100 de su cosecha y sugiere que se busquen otras soluciones alternativas.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo y de sus alternativas

El estudio informativo define las soluciones alternativas para la ampliación de capacidad de la autopista A-6 en el tramo comprendido entre el enlace del Valle de los Caídos y San Rafael, analizando las ventajas e inconvenientes de cada una de ellas y proponiendo la opción que se considera más ventajosa para su desarrollo en posteriores proyectos.

El trazado actual del tramo objeto de estudio se inicia en el enlace del Valle de los Caídos en el PK 47+100 y termina en el enlace de San Rafael en el PK 60+100. Su longitud es de 13 km, incluidos los túneles de Guadarrama, con longitudes de 2.870 y 3.340 m, respectivamente. La sección transversal de la autopista consta de dos calzadas independientes. El trazado discurre por las provincias de Madrid y Segovia, atravesando sucesivamente los municipios de Guadarrama y El Espinar.

La ampliación de capacidad de la autopista conlleva la construcción de un tercer túnel que atraviese la Sierra de Guadarrama, y consecuentemente, la de una tercera calzada de acceso a él, debido a la imposibilidad de la ampliación a tres carriles en los túneles que actualmente atraviesan la Sierra de Guadarrama. Es necesario, por lo tanto, adoptar la sección normal de la autopista ampliada (2 calzadas de 3 carriles por sentido) a la situación obligada por la existencia de tres túneles, que requiere tres calzadas de dos carriles cada una, con los carriles adicionales para las vías lentas en zonas de rampas o disminución de la velocidad.

Las tasas de crecimiento anual acumulativo adoptadas para el período 2000-2017, son las siguientes: período 2000-2007: 3,5 por 100 ligeros, y 2,8 por 100 pesados; período 2008-2010: 2,1 por 100 ligeros, y 1,7 por 100 pesados; 2011 en adelante: 1,0 por 100, ligeros, y 0,8 por 100, pesados. Tras aplicar una modelización para el tráfico se concluye que la falta de ampliación de capacidad de la autopista originaría que en el año 2005

el 9,3 por 100 de los vehículos estarían afectados por retenciones, cifra que se elevaría al 18,9 por 100 en el año 2010 y al 28,6 por 100 en el año 2018, año final de la concesión de la actual A-6.

En cuanto a la definición de las opciones estudiadas, en primer lugar se explican los condicionantes básicos tenidos en cuenta para la localización del tercer túnel y posteriormente se describen las alternativas estudiadas.

En el proceso de licitación de la concesión y en la memoria-resumen se plantearon tres soluciones, basadas todas ellas en emboquillar el nuevo túnel en ambas vertientes al oeste de los actuales con un trazado próximo y sensiblemente paralelo al túnel 1.

Como resultado de las consultas previas se obtuvieron diversas sugerencias en relación al planteamiento de alternativas funcionalmente diferentes, por lo que optaron por generar dos nuevas alternativas que consideraran la aproximación máxima del trazado a las calzadas actuales y que emboquillarán el nuevo túnel en la vertiente norte entre los dos actuales.

En consecuencia, el estudio informativo presenta tres alternativas, que se corresponden con la propuesta de licitación y las dos nuevas alternativas surgidas de las sugerencias de los distintos entes consultados en la fase previa.

Alternativa 1: El trazado de la nueva calzada se inicia en el PK 0+000 (estos PK están referidos al origen del trazado no a los PK de la actual A-6) en el enlace del Valle de los Caídos finalizando en el PK 13+145 en el peaje troncal de San Rafael. El sentido de circulación en esta nueva calzada será San Rafael-Valle de los Caídos aunque se define en sentido opuesto.

El trazado de la nueva calzada es paralelo a la calzada izquierda de la autopista según el sentido de PPKK crecientes. Este se inicia como ampliación de dos carriles de la calzada existente hasta el PK 1+340, aproximadamente, desde aquí y hasta el PK 3+900 discurre paralela a la calzada sentido Madrid a una distancia máxima de unos 20 metros. Desde este punto y hasta la boca Sur o boca Madrid del nuevo túnel sigue paralela a la calzada sentido La Coruña a una distancia normal de veinte metros y máxima de cien metros en la boca del túnel, sentido La Coruña. En este tramo es necesaria la construcción de un nuevo viaducto sobre la vaguada de La Jarosa, un nuevo paso sobre la N-VI y un paso de ésta sobre la nueva calzada. Además se debe dar continuidad a todas las obras de fábrica transversales. El nuevo túnel se dispone sensiblemente paralelo al actual túnel sentido Madrid (túnel 1) a una distancia variable de entre ciento cincuenta y sesenta y cinco metros, con una rasante próxima a éste, lo que permite realizar galerías de conexión entre ambos túneles. Dichas galerías se sitúan en los PPKK 6+940, 7+590 y 8+250, con unas pendientes del 4, 0,4 y 3,5 por 100 y unas longitudes de 121,3 m, 103,6 m y 95 m respectivamente. La galería central tiene una sección de 5 m de ancho mientras que en las otras dos galerías el ancho es de 4 m. El túnel tiene 2.700 m de longitud.

A partir de la boca Norte o boca Segovia el trazado continúa paralelo a la calzada sentido Madrid hasta el PK 11 +560, aproximadamente, donde se dispone como ampliación de esta calzada hasta el nuevo peaje troncal.

La boca del túnel se sitúa al norte y próxima a la actual del túnel 1, y prolongando aquél 60 metros mediante un falso túnel que permite reponer el terreno en la zona más próxima a la urbanización minimizando el impacto ambiental.

Alternativa 2: Con objeto de disminuir la afección de la nueva calzada sobre el medio ambiente se plantea una alternativa cuyo trazado hasta la boca Sur del túnel es básicamente igual al de la alternativa 1 descrita anteriormente, con la salvedad de que la nueva calzada se dispone como ampliación de un solo carril de la calzada existente hasta el PK 1+200, aproximadamente, y a partir de este punto y hasta el PK 2+900, una vez pasado el viaducto de La Jarosa, se mantiene adosada a la calzada actual, discurriendo hasta la boca Sur del túnel paralela, bien a la calzada sentido Madrid, o bien a la calzada sentido La Coruña, y lo más próximas a ellas que permite la diferencia de cota de los trazados, obligada por la ladera por donde discurren. En esta alternativa el nuevo viaducto sobre la vaguada de La Jarosa se construye adosado al existente en la actual calzada sentido Madrid. La longitud de esta alternativa es de 13.265 m.

Al igual que en la alternativa anterior, la boca Sur, se sitúa al suroeste de la entrada del túnel 2 pero manteniéndose los trazados de ambos túneles paralelos hasta que cruzan sobre el túnel 1. A partir de aquí el nuevo túnel, de 2.800 m de longitud, se mantiene entre los dos túneles existentes, adaptando su trazado con objeto de optimizar la construcción de las galerías que permitirán la conexión entre los tres túneles. Dichas galerías se disponen de manera que se alternen las de conexión con el túnel 1 y con el túnel 2. En los PPKK 7+050, 7+750 y 8+450 se encuentran las galerías de conexión entre los túneles 1 y 3, con longitudes de 111,7 m, 179,5 m y 222, 1 m y con pendientes del 5,6, 2,55 y 5,49 por 100, res-

pectivamente. En los P.PKK: 7+400, 8+100 y 8+800 se encuentran las galerías de conexión entre los túneles 2 y 3, con longitudes de 134,6 m, 129 m y 222,8 m y con pendientes del 1,57, 5, 75 y 5,88 por 100. Las pendientes en ningún caso superan el 6 por 100.

La boca Norte se dispone una vez pasado bajo la línea de ferrocarril Villalba-Segovia y antes de cruzar bajo la calzada sentido Madrid, lo que se hace en trinchera en un lugar próximo al actual destacamento de la Guardia Civil de Tráfico. Desde este punto, pasando al sur de las instalaciones de mantenimiento y control de la A-6, el trazado se aproxima a la calzada existente sentido Madrid para adosarse a ella, lo que se produce en el PK 10+300, es decir, antes que en la alternativa 1, discurriendo así hasta alcanzar el enlace de San Rafael. Es decir, que al igual que para el viaducto de La Jarosa, el nuevo viaducto de San Rafael para esta nueva calzada se construye adosado al existente en la calzada sentido Madrid.

Alternativa 3: La longitud de esta alternativa es de 13.406 m y tiene el mismo trazado e iguales características que la alternativa 2 desde el enlace del Valle de los Caídos hasta la boca Sur del nuevo túnel, cuyo trazado difiere del de la alternativa anterior en que se mantiene en planta prácticamente paralelo al túnel 2, a una distancia variable entre 70 y 100 metros. Respecto a la rasante, ésta discurre a cota inferior a la del túnel de la alternativa anterior, siendo muy similar a la del túnel 2. Este trazado del nuevo túnel (2.900 m) también permite la ejecución de las galerías dispuestas alternativamente para la conexión del nuevo túnel con los túneles 1 y 2 existentes. Así en los PPKK 7+000, 7+700 y 8+400 se encuentran las galerías de conexión entre los túneles 1 y 3, con longitudes de 132,3 m, 252,1 m y 300 m y con pendientes del 5,86, 2,52 y 5,84 por 100, respectivamente. En los PPKK. 7+350, 8+050 y 8+750 se encuentran las galerías de conexión entre los túneles 2 y 3, con longitudes de 78,8 m, 67,2 m y 90,5 m y con pendientes del 1,02, 1,34 y 0,64 por 100. Las pendientes en ningún caso superan el 6 por 100.

La boca Norte se sitúa, al igual que en la alternativa 2 entre las dos calzadas existentes de la autopista y una vez cruzada la vía del ferrocarril pero más próxima a la calzada sentido La Coruña, discurriendo la nueva calzada en trinchera hasta pasar bajo la calzada sentido Madrid, lo que hace en un lugar próximo al helipuerto de la Base del edificio de control de la A-6. El gran esviaje del cruce obliga la construcción de una estructura en pérgola de unos 180 m de longitud. Desde este punto la calzada tiene un trazado que se aproxima a la calzada actual hasta llegar a adosarse a ella en el PK 10+400. Desde este punto hasta el final en el enlace de San Rafael coincide con el trazado la alternativa anterior.

En el esquema funcional propuesto para la ampliación, la calzada que actualmente se utiliza en el sentido Madrid-Adanero se seguirá utilizando en el mismo sentido, la que se utiliza en el sentido Adanero-Madrid se utilizará como calzada reversible, en uno u otro sentido en función de las necesidades del tráfico, y los vehículos que circulen en el sentido Adanero-Madrid lo harán por la calzada de nueva construcción.

Se diseñan dos áreas de distribución de tráfico, una próxima al enlace del Valle de los Caídos y la otra próxima al área de peaje de San Rafael. Del mismo modo se reconfigura el peaje troncal de San Rafael pasando de las 10 vías de peaje actual a 30 vías en el futuro, para ello se desplaza la playa hacia la boca norte o boca Segovia de los túneles.

Esta nueva calzada obliga a adecuar los enlaces del Valle de los Caídos y de San Rafael. En el primero además se aprovecha para redefinir la intersección con la carretera de Guadarrama a El Escorial, pasando a ser una glorieta y quedando su tipología como Trompeta al igual que el existente. Los vehículos que accedan desde la N-603 a la A-6, lo harán a través del peaje actual, y una vez superado éste se incorporarán al tronco de la autopista a través de la playa del peaje troncal.

La previsión de ampliación a tres carriles obliga a construir las obras singulares del tramo (viaductos y nuevo túnel) con las secciones siguientes: arcén 1,0 m + 3 carriles de 3,5 m + arcén 1,0 m = 12,5 m. La velocidad de proyecto es de 100 km/h.

Los materiales rocosos en función de su grado de meteorización son aptos como material para núcleo de terraplenes, y para explanadas mejoradas y como rellenos todo uno y pedraplén. Dado que el movimiento de tierras es excedentario (alternativa 1 - 612.889 m³; alternativa 2 - 850.985 m³; alternativa 3 - 1.113.468 m³), el material sobrante de la excavación deberá ser llevado a vertedero. Para ello se ha considerado una zona amplia entre las dos calzadas actualmente existentes entre los PPKK 4+500 y 6+200, donde se puede almacenar del orden de 1.100.000 metros cúbicos.

El río Gudillos tiene un tramo que discurre muy próximo a la traza y prácticamente paralelo a ésta, por lo que, para evitar la erosión del pedraplén de la calzada proyectada, se plantea el encauzamiento entre la actual autopista y la nueva calzada en la alternativa 1 y la construcción de sendos muros en la margen izquierda de la calzada a construir en las alternativas 2 y 3.

La selección de la alternativa más idónea se hace mediante un análisis multicriterio, teniendo en cuenta para ello factores de rentabilidad económica, técnicos, territoriales, funcionales y ambientales. En este método las alternativas se comparan dos a dos, según todos los posibles pares, de acuerdo con la ponderación: objetivos económicos 25 por 100, objetivos técnicos y territoriales 25 por 100 y objetivos funcionales 50 por 100. De acuerdo con este análisis la alternativa 2 resulta preferible respecto a las otras dos. La puesta en contraste de este resultado con la comparación ambiental de alternativas realizada en el estudio de impacto ambiental, permite contrastar que la alternativa 2 es también la que minimiza el impacto ambiental. En consecuencia, el análisis multicriterio concluye que la alternativa 2 es la óptima para el desarrollo del proyecto.

El presupuesto total de inversión es de 14.585,5 MPts. para la alternativa 1, de 15.215,9 MPts. para la alternativa 2 y de 16.055,4 MPts. para la alternativa 3.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental hace un planteamiento de alternativas en el que se describen las principales características de las mismas para posteriormente hacer una descripción detallada de éstas.

A continuación, realiza un análisis detallado de todos los aspectos del medio físico, biótico y social acompañado de cartografía a escala 1:5.000. En el estudio del medio físico, en primer lugar se plantea la caracterización del clima de la franja de estudio, considerando sus parámetros elementales y balance, lo que permite establecer una clasificación del clima del área y unas conclusiones. La atmósfera se estudia a partir de la calidad del aire y de los niveles de ruido existentes como consecuencia de la circulación de vehículos. La geología y litología se estudian a partir del trabajo de campo que se ha realizado y del estudio de la cartografía geológica disponible. La hidrología se estudia a partir del análisis de la red hídrica y su régimen de caudales. Se analizan las distintas unidades hidrogeológicas de la zona de estudio, considerando la permeabilidad de los materiales y los tipos de acuíferos. A continuación, se desarrolla el diagnóstico sobre el estado de las aguas superficiales y subterráneas que se extrapola a partir de los datos de calidad de las aguas disponibles, así como los resultados de muestras de agua tomadas para este estudio. Se estudian los suelos, estableciendo sus tipos y determinando aquellos que poseen mayor calidad.

Respecto al medio biótico, se analiza la vegetación considerando la vegetación potencial de referencia, las formaciones presentes en la zona de estudio y las especies indicadoras que las determinan. También se estudia la fauna analizando los distintos hábitats y las calidades asociadas, considerando los biotopos de mayor fragilidad. En cuanto al medio perceptual o paisaje de la franja de estudio, éste se analiza mediante la delimitación de unidades tipo de paisaje partiendo de criterios de definición que se han establecido específicamente para el área estudiada. El análisis de las condiciones del medio humano se estructura en los siguientes apartados: Socioeconomía, Espacios Protegidos, Patrimonio Cultural y Protección de los Servicios Existentes.

A partir de la información proporcionada por el inventario ambiental el estudio de impacto ambiental confecciona una serie de planos de «síntesis» consistentes en la superposición de diferentes aspectos pero de naturaleza afín, estos son: Síntesis del Medio Físico (obtenido recopilando la información proporcionada por la topografía, geología, hidrografía, climatología y pendiente del terreno); Síntesis Ambiental (ilustra la calidad ambiental de las diferentes zonas que se ven afectadas por el proyecto); Síntesis Territorial (obtenido a partir de la síntesis del planeamiento urbano).

La identificación de impactos se hace a través de una matriz acción de proyecto/factor ambiental, identificando y describiendo, en primer lugar, las distintas acciones que implica la construcción y explotación del proyecto agrupadas en tres grandes bloques: fase de obras, plataforma y tráfico. Así, durante la fase de obra considera cuatro grandes grupos de acciones (instalaciones de obra; emisiones de la actividad de obra; actividades de la construcción de obras singulares; y apilado de materiales no aprovechables y sobrantes); asociadas a la construcción y presencia de la plataforma considera siete grandes grupos de acciones (presencia y disposición de terraplenes; presencia y disposición de desmontes; presencia y disposición de enlaces; presencia y disposición de viaductos; presencia y disposición de túneles; presencia y disposición de obras de drenaje; y presencia y disposición de vallado de cierre y aislamiento de la plataforma); finalmente, asociadas al tráfico de vehículos considera cuatro

grandes grupos de acciones (riesgo de accidentes en la autopista; emisiones acústicas de los vehículos de la autopista; emisiones contaminantes de los vehículos de la autopista e incremento de la accesibilidad que proporciona la autopista).

En segundo lugar, la identificación de impactos considera como elementos del medio susceptibles de verse alterados por la actuación prevista aquellos componentes y aspectos ambientales que por su calidad intrínseca previa al proyecto o por su especial fragilidad pueden sufrir impactos significativos. Estos factores ambientales se agrupan en tres grandes medios: medio inerte (riesgos geológico-geotécnicos; riesgos de erosionabilidad del sustrato; patrimonio geológico, geomorfológico y paleontológico; red hídrica superficial; régimen de acuíferos; calidad de las aguas superficiales y subterráneas), medio biótico (suelos; flora y vegetación; fauna) y medio humano (condiciones de vida de la población; paisaje; sistemas de desplazamientos locales; usos soporte o urbanísticos del suelo; usos agro-silvo-ganaderos del suelo; áreas bajo protección; dinámica de ocupación del territorio; actividad social y económica asociadas a la movilidad; uso del patrimonio histórico-artístico, arqueológico y etnológico; conservación del patrimonio histórico-artístico, arqueológico y etnológico).

A continuación, el estudio define los impactos que han sido considerados como significativos, establece su causa y determina su signo, recuperabilidad, duración, acumulación, sinergia, certeza y opinión social. A partir de estos parámetros elabora un indicador del carácter del impacto que determina su valor. El valor del carácter se refiere a la gravedad relativa del impacto de acuerdo a las características de su desarrollo. El resultado se expresa en las matrices de importancias.

La valoración de los impactos se ordena por factores ambientales, considerando así las 20 áreas ambientales y la alteración de cada una de ellas. Se establece un valor de la alteración para cada área, realizado individualmente a partir del conocimiento de cada experto responsable del área, mediante la utilización de modelos analógicos. No obstante, hay unas pautas metodológicas básicas establecidas para este estudio, así, el desarrollo de los criterios de valoración de cada área ambiental parte de la identificación de los impactos que se prevén para ese factor ambiental y de la consideración del valor de sus importancias según las características del impacto. A partir de esta información cada especialista elabora un criterio de valoración para la alteración agregada del área ambiental. A elección del responsable del área y guiados siempre por las exigencias de la evaluación de ese área de impacto, se desarrollan criterios basados en indicadores cuantitativos, en argumentaciones cualitativas o mediante formulaciones mixtas, al objeto de aplicarlos a cada opción que se plantea del proyecto e interpretar así la gravedad de la alteración estudiada.

Además, en todos los casos cada especialista desarrolla el criterio de valoración mediante la definición de una escala de valoración previa, que incluye la descripción de las condiciones del impacto para cinco niveles de gravedad, que abarcan desde el inferior en el que se definen las condiciones en las que se consideraría el impacto como no significativo, hasta el nivel superior en el que se detallan aquellas condiciones en las que el impacto se consideraría como inadmisibles (muy alto). En cada nivel de la escala se señala su equivalencia con los umbrales de la escala normativa oficial (muy alto-crítico; alto-severo; medio-moderado; bajo-compatible y muy bajo-no significativo). De esta manera quedan explícitas las hipótesis de valor adoptadas por el equipo técnico, así como el desarrollo gradual de la evaluación.

La valoración de impactos de cada área ambiental considerada, se estructura de acuerdo a las opciones de proyecto consideradas. Considera las veinte áreas de evaluación para cada una de las cuales se recogen los impactos significativos identificados, el criterio de valoración adoptado para evaluar la gravedad del impacto, el desarrollo del criterio de valoración en una escala de cinco niveles, y la aplicación de criterio y la evaluación obtenida para cada una de las soluciones propuestas.

Considerando el carácter de los impactos valorados de forma independiente, en función de los distintos factores existentes que se ven influidos por el trazado, el estudio de impacto ambiental calcula el valor del impacto global para que cada una de las alternativas propuestas. Los impactos valorados son:

1. Impactos de Riesgos Geológico-Geotécnicos: Bajo.
2. Impactos sobre la Erosionabilidad: Medio-Bajo.
3. Impactos sobre el Patrimonio Geológico: Muy Bajo.
4. Impactos sobre la Red Hídrica Superficial: Medio.
5. Impactos sobre el Régimen de Acuíferos: Bajo.
6. Impactos sobre la Calidad de las Aguas Superficiales y Subterráneas: Medio.
7. Impactos sobre la Calidad del Aire: Bajo.
8. Impactos sobre los Suelos: Bajo.

9. Impactos sobre la Flora y la Vegetación: Alternativa 2, 3: Medio; Alternativa 1: Alto.

10. Impactos sobre la Fauna: Medio.

11. Impactos sobre el Paisaje: Medio.

12. Impactos sobre la Calidad de Vida de las Personas:

Molestias por Obras: Medio-Bajo.

Ruido de Tráfico: Medio.

Riesgo de Accidentes de Vehículos con Mercancías Peligrosas: Medio-Bajo.

13. Impactos sobre el Sistema de Desplazamientos Locales:

Efecto Barrera sobre la Población: Bajo.

Desplazamientos Locales: + Alto.

14. Impactos sobre los Usos Urbanos: Bajo.

15. Impactos sobre los Usos Agrarios y Forestales: Medio.

16. Impactos sobre las Áreas Protegidas: Medio.

17. Impactos sobre la Dinámica de Ocupación Territorial: +/-Medio.

18. Impactos sobre la Actividad Socioeconómica: + Medio-Alto.

19. Impactos sobre los Usos del Patrimonio Cultural: Bajo.

20. Impactos sobre la Conservación del Patrimonio: Bajo.

El impacto global tiene carácter Medio en las tres alternativas consideradas.

La elección de la alternativa más idónea desde el punto de vista ambiental, se hace considerando en cada alternativa: valores ambientales en riesgo, ámbito de gravedades ambientales, impactos de cada alternativa y selección final. Teniendo en cuenta que las tres alternativas planteadas son muy similares ambientalmente, el estudio establece ciertas diferencias entre ellas. La alternativa 1 es la más desfavorable en cuanto a su mayor afección a la vegetación, suelos e hidrología, debido a que la calzada discurre más alejada de la actual A-6 y, en general, el resto de las alternativas en su conjunto poseen el mismo grado de afección, aunque conviene destacar que la alternativa 2 es la que menor afección tiene sobre la vegetación. Asimismo, en cuanto al volumen de materiales sobrantes de la obra, la alternativa 3 es la más desfavorable.

El estudio incluye una propuesta de medidas preventivas, correctoras y compensatorias estructurada en tres apartados: medidas a aplicar en obra, medidas a incluir en el diseño del proyecto y medidas compensatorias.

Entre las medidas a aplicar en obra plantea las siguientes: exigencias a las instalaciones, tareas y procesos de obra; restricciones a la ubicación, servicios y vertederos; prospección arqueológica; jalonamiento de áreas sensibles; tareas de la recuperación ambiental en obra; calendarios restrictivos de la actividad de obra.

Dentro de las medidas de corrección del impacto en el diseño del proyecto considera: medidas de estabilización de taludes; desmontes con bermas intermedias cuando éstos sean de gran altura; medidas de corrección hídrica; elaboración de un plan de recuperación ambiental de elementos de la autopista (tratamiento y aplicación de suelo aprovechable, implantación de vegetación, revegetación de elementos singulares); medidas preventivas y correctoras para la fauna; medidas preventivas de carácter general y de carácter específico; dispositivos de permeabilización para la fauna; pantallas y medidas específicas antiruido; medidas de permeabilización de la autopista para personas.

Finalmente, las medidas compensatorias comprenden un estudio ambiental para el río Gudillos, estudio realizado a petición de Ministerio de Medio Ambiente.

El estudio de impacto incluye, por último, un programa de vigilancia ambiental donde se establecen las pautas y actuaciones de seguimiento ambiental que se deben realizar. Dicho programa se estructura en cuatro grandes áreas de vigilancia: de la actividad de obra, de la erosión, de la fauna y de los efectos del tráfico.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes

1. Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte. Comunidad de Madrid.

2. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente. Comunidad de Madrid.

3. Secretaría General de la Consejería de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.

4. Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento. Junta de Castilla y León.

5. Dirección General de Ferrocarriles. Ministerio de Fomento.

6. Confederación Hidrográfica del Tajo.

7. Ayuntamiento de Guadarrama.

8. Ecologistas en Acción.

9. Asociación de Vecinos de Otero de Herreros.

10. WWW/Adena.

11. Asociación Ecologista Centaurea.

12. Unión Provincial de C.C.O.O. de Ávila.

13. Don Leonardo Labrador Jiménez.

14. Don Mario Garrido Jiménez.

15. Don Ramón Ayala Cabero.

16. Don Ramón Rodríguez García.

17. Don Carlos Fernández Riera.

18. Don Ángel López Sánchez.

El contenido más relevante de las alegaciones recibidas es el siguiente:

1. Comunidad de Madrid. Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte. Dirección General de Carreteras: Informa que la glorieta situada en la carretera M-600 de la Comunidad de Madrid debe dar solución de accesibilidad a la finca particular ubicada en el margen Este de la mencionada carretera y que se debería remodelar el enlace con la M-600.

2. Comunidad de Madrid. Consejería de Medio Ambiente. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Dirección General del Medio Natural: Estas dos Direcciones Generales concluyen que el estudio de impacto ambiental es muy teórico, que plantea impactos y medidas correctoras de carácter muy genérico y que no estudia en profundidad la incidencia ambiental de la obra, por lo que estiman que la actuación propuesta es inasumible desde el punto de vista ambiental y que, por tanto, debería reconsiderarse la necesidad de la misma y su incidencia sobre los valores naturales de la zona.

Para llegar a estas conclusiones elaboran un informe con una serie de consideraciones generales entre las que cabe señalar que: en el estudio de impacto no queda justificada la necesidad de construir un tercer túnel en la Sierra, por lo que deberían barajarse otras soluciones de menor impacto ambiental; no se realiza en el estudio de impacto ninguna referencia al incremento en la incidencia ambiental de los tramos anteriores al analizado, es decir, Las Rozas-Collado Villalba y Villalba-Valle de los Caídos; el medio donde se ubica el proyecto tiene un altísimo valor en el que hay que destacar su elevada altitud y la fragilidad de los ecosistemas; no se justifica en el proyecto cual será el destino final de los excedentes de tierras; no se delimitan las superficies ocupadas por obras auxiliares, plantas de hormigón, pistas de trabajo, etc. Asimismo, en el informe incluyen una serie de características particulares del trazado, indicando para cada tramo los aspectos más relevantes.

Finalmente, concluyen que el estudio de impacto ambiental, al menos, debería recoger: la delimitación de las superficies que queden provisional o definitivamente ocupadas por obras; un estudio específico de ubicación definitiva de excedentes de obra; la programación de las obras; un estudio de la previsión del incremento de contaminación atmosférica referido a NO_x, CO, SO₂, y PM₁₀; el emplazamiento del parque de maquinarias y de los almacenes de materiales; un plan de gestión de los posibles vertidos de residuos; un proyecto de revegetación y adecuación paisajística.

3. Junta de Castilla y León. Consejería de Medio Ambiente. Secretaría General: Elabora un informe en el que se concluye que el proyecto no se justifica lo suficiente en el estudio informativo, ya que plantean como única alternativa la construcción de un tercer túnel que atravesase la Sierra de Guadarrama, por lo que sería necesario, para evitar afecciones innecesarias, estudiar e incluir nuevas soluciones que eviten la citada construcción.

A estas conclusiones llega después de hacer una serie de consideraciones globales, entre las que destaca que la afección ambiental del proyecto tiene suficiente entidad como para plantear otras alternativas no contempladas basadas en la utilización de las infraestructuras ya existentes, y una serie de consideraciones específicas entre las que cabe destacar: que las obras propuestas afectarían a la ZEPA «Sierra de Guadarrama»; que el valor de esta zona es muy elevado; que la comunidad de rapaces forestales es muy interesante, destacando la presencia del buitre negro y el águila imperial; que también aparecen otras especies de interés como el sisón, la cigüeña blanca, el águila culebrera, el águila calzada, el milano real, la chova piquirroja, etc.

4. Junta de Castilla y León. Consejería de Fomento. Dirección General de Carreteras e Infraestructuras: Informa favorablemente el estudio informativo, ya que ninguna de las tres alternativas estudiadas afectan a carreteras de titularidad de la Junta de Castilla y León.

5. Ministerio de Fomento. Dirección General de Ferrocarriles: Informa que el túnel corta en dos puntos a la línea ferroviaria explotada por RENFE: Villalba-Segovia-Medina del Campo, en las proximidades de Gudillos y en

las cercanías de La Barranca. Asimismo, informa que a corto-medio plazo no se tiene planificado ninguna actuación en la zona.

6. Confederación Hidrográfica del Tajo: Informa que deberán tenerse en cuenta, entre otros, los siguientes condicionantes: el proyecto de construcción deberá incluir la delimitación del dominio público hidráulico de los cauces afectados mediante estudio hidrológico donde se determinará la máxima crecida ordinaria; el proyecto deberá contemplar que las obras respeten la capacidad de desagüe correspondiente a avenidas extraordinarias de 500 años de periodo de retorno, sin provocar afecciones a los terrenos colindantes; conveniencia de ejecutar las obras de drenaje y estructuras con tablero horizontal y con el mínimo esvía respecto al eje del cauce y con los apoyos orientados en el sentido de la corriente; respetar la vegetación de ribera y restituir a su estado original los tramos afectados; adoptar medidas protectoras para evitar arrastres de sedimentos; en la construcción del túnel de Guadarrama se deberá prever las actuaciones oportunas para mantener el normal drenaje subterráneo de los terrenos afectados por el mismo.

7. Ayuntamiento de Guadarrama: El Ayuntamiento encarga a don Fernando Guirao Blasco, «ITOP de Setocur, Sociedad Limitada», un informe de alegaciones al proyecto en el que se consideran principalmente cinco puntos: 1. Soluciones de trazado y enlaces; 2. Partes de disconformidad; 3. Partes de conformidad; 4. Otras obras de consideración necesarias; 5. Identificación de trastornos por ejecución de las obras y actuaciones de subsanación.

Al final del informe emiten unas conclusiones al mismo en las que se detallan las consideraciones que el Ayuntamiento solicita: nuevo enlace en el PK 3+200 librando este tramo de autopista; ejecución de variante de Guadarrama o en su defecto ampliación de plataforma de los ramales de entrada a la autopista en el enlace del Valle de los Caídos para poder ubicar una barrera rígida tipo New Jersey; iluminación del enlace del Valle de los Caídos mediante alumbrado de anticontaminación lumínica; ejecución de un camino de servicio desde la M-614 hasta el PK 2+500 en la margen derecha; ejecución de un paso superior en el PK 1+000, de reposición de la vía pecuaria «Vereda de Colmenar»; estudio detallado de drenaje entre el PK 6+000 y 7+500; colocación de pantallas acústicas en varios tramos; definición de áreas concretas de vertederos.

8. Ecologistas en Acción: Formulan una serie de razonamientos por los que solicitan la retirada del proyecto. Estos razonamientos son: que no se están dando los requisitos mínimos para considerar que el período de información pública del estudio de impacto ambiental se está realizando de acuerdo con la normativa vigente; que los niveles de tráfico no justifican la necesidad de construir un tercer túnel a través de la Sierra de Guadarrama; que el impacto ambiental de la obra, debido a las afecciones sobre montes de utilidad pública de elevado valor ambiental, se considera inasumible; que el estudio de impacto ambiental no evalúa las repercusiones ambientales de este proyecto en combinación con la autopista San Rafael-Segovia; que en ningún punto del estudio informativo se menciona la situación de los sistemas de ventilación de los túneles actuales, a pesar de que en la memoria-resumen, la mejora de estos sistemas, se consideraba uno de los fines principales por los cuales Iberpistas necesitaba construir el tercer túnel.

9, 10, 11 y 12. Asociación de Vecinos de Otero de Herreros, WWW/ADENA, Asociación Ecologista Centaurea y Unión Provincial de CC. OO. de Ávila: Estos cuatro grupos presentan las mismas alegaciones, que se pueden sintetizar en: el proyecto no figura en el plan de carreteras del Estado; se ha producido una clara vulneración de competencias municipales en la tramitación de la adjudicación de la concesión administrativa del que forma parte el proyecto; la construcción del proyecto tendrá un impacto ambiental muy negativo, afectando a zonas de alto valor ecológico; es una obra innecesaria que no servirá para aliviar los problemas de congestión de tráfico en la A-6; las valoraciones de intensidad horaria máxima en diferentes puntos están mal calculadas, por lo que los resultados son erróneos.

13. Don Leonardo Labrador Jiménez: Establece que la alternativa seleccionada transcurre literalmente por la mitad de las fincas de su propiedad, imposibilitando en consecuencia el ejercicio de su profesión habitual, por lo que sigue que se elija la alternativa tres del estudio informativo que afecta en menor medida a sus propiedades. Asimismo, indica que no se refleja en el estudio informativo la solución que se le va a dar a la vía pecuaria denominada Vereda de Revidiego y que la alternativa tres del estudio informativo no afecta a este camino. En consecuencia, indica que la alternativa tres es la menos perjudicial para la zona de Gudillos en cuanto que hay que realizar menos expropiaciones, tiene una menor repercusión medioambiental, etc.

14. Don Mario Garrido Jiménez: Indica que en el estudio de impacto ambiental se determinó que junto a la urbanización Cerrillos Redondos se supera lo establecido en la legislación vigente, sin que la sociedad con-

cesionaria de la autopista haya hecho nada por remediarlo y que la toma de muestras para establecer los niveles de ruido no se han llevado a cabo en los puntos más desfavorables. Asimismo, indica que el estudio informativo no establece medidas antiruido para la alternativa seleccionada en determinados puntos de dicha urbanización, por lo que solicita a Iberpistas, S.A. que tome las medidas pertinentes para atenuar el ruido existente en la zona de la urbanización Cerrillos Redondos.

15. Don Ramón Ayala Cabero: Se opone al proyecto por cuanto el mismo no cumple con ninguno de los requisitos que confirmarían el estudio informativo publicado, entendiéndose que su contenido no justifica la declaración de interés general para avanzar y ejecutar la ampliación de la autopista de peaje y que la concepción global del trazado supone un gravísimo atentado al medio ambiente.

16. Don Ramón Rodríguez García: Formula oposición a la concepción global del trazado seleccionado en virtud a las siguientes alegaciones: que es propietario de una casa que se encuentra a corta distancia de la A-6 por lo que se ve claramente afectado; que el tramo desde el túnel norte a San Rafael ya sufre un gran deterioro medioambiental consecuencia de la existencia de la A-6, la N-VI, las instalaciones de servicio de la autopista, etc. por lo que un nuevo proyecto haría irreversible el deterioro ecológico y ambiental de esta zona e insoportable la habitación humana en él; que se afecta a un extenso prado de alta montaña que es único en este lugar; que el río Gudillos se va a ver seriamente deteriorado; que se aproximará aun más la autovía a las viviendas de San Rafael con el consiguiente impacto acústico.

17. Don Carlos Fernández Riera: Establece que el presente proyecto no soluciona la ordenación del tráfico en la A-6/N-VI a su paso por la Sierra de Guadarrama y que no se aportan soluciones a las circunvalaciones de Guadarrama y San Rafael, y hace una serie de alegaciones contra la declaración de utilidad pública del proyecto.

18. Don Ángel López Sánchez: Señala que resultaría preciso contemplar la colocación de pantallas acústicas en unos terrenos de su propiedad en el paraje de Peñas Blancas para preservar unas viviendas del ruido, así como instalar muros de contención para que dichas viviendas no se desplacen en el suelo.

ANEXO V

Resumen de la información complementaria al estudio de impacto ambiental

La información complementaria se estructura en 16 capítulos:

El primer capítulo (cap. 0) resume las conclusiones que se derivan de toda la información complementaria que se aporta.

El capítulo 1 enumera las instalaciones de obra previstas e incluye los correspondientes planos de ubicación y detalle de los emplazamientos (E 1:2.000). En concreto se cartografían los nuevos caminos de mantenimiento de Iberpistas, las zonas de instalaciones, las reposiciones de caminos y carreteras, y los accesos temporales a obra.

El capítulo 2 hace una delimitación cartográfica a escala 1:50.000 de la banda de afección de las obras, considerando una franja de 10 m desde el borde del talud de la nueva infraestructura por el lado de la izquierda en dirección a San Rafael, así como la propia superficie ocupada por la infraestructura a realizar, resultando una anchura afectada de aproximadamente 40 m.

El tercer capítulo recoge la afección al hábitat 4090 «brezales endémicos de la región oromediterránea con aliaga», concluyendo que el trazado del proyecto atraviesa dos zonas cartografiadas como hábitat 4090, si bien la vegetación que existe en estas zonas no se corresponde estrictamente con formaciones de brezal del piso oromediterráneo.

El capítulo 4 refleja la información relativa a los materiales sobrantes de excavación, resultando el volumen total de sobrantes de 968.000 metros cúbicos (1.464.000 metros cúbicos de desmontes y 733.000 metros cúbicos de terraplén). De acuerdo con la propuesta del estudio informativo, se prevén dos vertederos, A y B, que se inscriben entre las dos calzadas de la actual A-6 en las proximidades de las boquillas sur de los actuales túneles de Guadarrama. El vertedero A tiene una capacidad de 721.000 metros cúbicos y el B de 510.000 metros cúbicos.

Explica las actuales especificaciones de los materiales de excavación y expone que para que una empresa del sector de áridos pudiera comercializar el árido grueso obtenible de los materiales excavados del túnel (se estima un 15 por 100), debería tratarlos en su planta y volver a acopiar el resto (85 por 100) que podría ser reutilizable en el futuro como rellenos. También indica cuales son las principales canteras de la zona, ocho en total, que se encuentran en general alejadas. Se hace la consideración de que Castellana de Autopistas, S.A.C.E. no puede adquirir el compromiso

de realizar por su cuenta el machaqueo de este material para proceder a su comercialización, dado que esto sería realizar una actividad económica completamente distinta de la suya propia de concesionario, aunque si le fuera requerido, podría aceptar el compromiso de facilitar al máximo la realización de esta actividad por un tercero.

El quinto capítulo hace un análisis de las áreas degradadas próximas a la traza, explicando que, dado que en el lado de Segovia quedan prácticamente compensadas las tierras, se centra la búsqueda de áreas degradadas en el lado de Madrid, estableciendo un radio de aproximadamente 10 km desde la boca sur del túnel. Finalmente concluye que aunque fuera viable la restauración de las áreas seleccionadas, tan sólo se utilizarían unos 50.000 metros cúbicos de tierras, que es un volumen despreciable en relación con los volúmenes de obra y además dejarían colapsadas las necesidades de vertido de los ayuntamientos implicados. Por todo ello, se explica que es necesario tomar en consideración los vertederos propuestos en el estudio informativo.

El capítulo 6 incluye un resumen de las rutas de transporte y los planos descriptivos de las referidas rutas.

El capítulo 7 recoge el diseño de los vertederos sobre cartografía a escala 1:4.000 con el fin de tener una idea lo más aproximada posible en lo referente a ocupaciones y capacidades. Incluye asimismo la ortofoto en la que se aprecia la situación actual de los emplazamientos.

El capítulo 8 presenta el estudio de la cuenca visual de la zona de emplazamiento de los vertederos, concluyendo que la visibilidad de los vertederos desde la vertiente oeste de la sierra es muy limitada, mientras que es muy amplia desde la zona este. No obstante, en las zonas de alta visibilidad que hay hacia el este, ésta se ve reducida en mayor o menor medida por la presencia de una vegetación más o menos densa.

El capítulo 9 reconsidera el cálculo del número de vías necesarias en la playa de peaje de San Rafael, reduciendo el número de vías de 30 a 24. Este dato condiciona la anchura de la playa y su superficie.

El capítulo 10 propone y evalúa diferentes métodos que posibiliten reconducir la escorrentía de la autopista hacia zonas menos susceptibles desde el punto de vista hídrico. Recomienda la construcción de zanjas perimetrales de infiltración basadas en la percolación, absorción y filtración vegetal de las aguas sucias.

El capítulo 11 presenta las nuevas localizaciones de las embocaduras de los túneles, ya que éstas han cambiado respecto a las previstas en el estudio informativo, aumentando la longitud del túnel en unos 250 m (150 m en el sur y 100 m en el norte). La razón de estos cambios es minimizar el impacto, ya que en el caso de la boca sur se reduce la afección al monte número 39 del Catálogo de Montes de Utilidad Pública «Pinar y agregados», mientras que en la boca norte se evita la afección a una masa de pinos.

El capítulo 12 precisa las medidas correctoras previstas en el estudio informativo, representando en planos las más significativas y aportando una estimación económica de las mismas (1.659.458 euros).

El capítulo 13 describe las medidas compensatorias que es necesario llevar a cabo de acuerdo con la legislación como consecuencia de afectar a un LIC, Hábitat o Monte de Utilidad Pública y aporta una estimación económica de las mismas (275.275 euros).

El capítulo 14 realiza una simulación con el punto de vista situado a la altura del conductor, con el objeto de determinar el impacto paisajístico de los desmontes situados entre los PK 2+825 y 6+000.

El capítulo 15 analiza la afección al arroyo de la Fuente de la Teja, describiendo en primer lugar las características principales de la formación vegetal asociada a este cauce, para concluir que la afección se limita a la franja de ocupación y a la zona de servidumbre del proyecto, viéndose afectados algunos pies de sauce y chopo, sin afectar a ningún pie de saúco.

Finalmente, el documento presenta dos anejos, el primero la carta de petición de información complementaria de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y, el segundo, el escrito de la Dirección General del Medio Natural de la Comunidad de Madrid denegando los trabajos de perforación para el proyecto en la nueva implantación de la boca sur.

de septiembre, establecen que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de este Real Decreto Legislativo solo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

La «Modificación del tramo V La Font con respecto al proyecto básico de la conducción Júcar-Vinalopó», se tipifica en el epígrafe k) del grupo 9, del anexo II de la Ley 6/20001, «Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en el anexo I y II, ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente».

Con fecha 27 de septiembre del 2002, «Aguas de Júcar, Sociedad Anónima», de acuerdo con el artículo 2.3 de la Ley 6/2001, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación sobre las características, ubicación y potencial impacto de Modificación del tramo V La Font, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto de «Transferencia de recursos hídricos del Júcar al Vinalopó», fue objeto de la Resolución de 21 de diciembre de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 16 de enero de 2001.

Con respecto a las características del proyecto básico que se describe en el anexo II de la citada Resolución y desde el punto de vista ambiental las variaciones que se han introducido corresponden al proyecto constructivo del tramo V-La Font.

Inicialmente se planteaba la salida de la tubería desde el depósito de San Diego, paralelamente a la carretera de Fontaneres hasta las proximidades de la autovía de Alicante-Madrid, N-330, donde tras cruzar la rambla del Angosto, asciende hasta el cerro de los Alorines; lugar en el que se sitúa una central hidroeléctrica. A continuación desciende la conducción hasta el pie de la autovía, por donde discurre paralela hasta la altura del Pozo de Los Alorines.

Las modificaciones consisten en la incorporación de una chimenea de equilibrio hidráulico en las inmediaciones de la casa San Diego y del depósito de San Diego de 20 Hm³, y en la necesidad de asfaltar el camino de acceso permanente a la minicentral hidroeléctrica de El Ramblar, en dicho tramo V-La Font. Por tanto, se elimina el cruce de la Rambla del Angosto y el tramo de conducción de subida y bajada al cerro de Los Alorines.

Por necesidades técnicas y de explotación de la conducción se incorpora una chimenea de equilibrio hidráulico en punto kilométrico 54 + 076 del proyecto sobre la traza existente sin ocupar nuevo espacio y reduciendo la longitud de la traza de la conducción inicialmente prevista en 500 metros. La chimenea de equilibrio tiene 39 metros de altura y 6 metros de diámetro con una cota de coronación de 675 msnm, con un tabique interior de separación cuyo labio alcanza la cota 638 metros.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó sobre el impacto ambiental del proyecto, con fecha 1 de octubre del 2002, a la Dirección General de Planificación y Gestión del Medio, de la Consejería de Medio Ambiente de la Generalidad de Valencia, al objeto de recabar su opinión sobre el impacto ambiental del proyecto de modificación.

El informe de la Dirección General de Planificación y Gestión del Medio, recibido el 29 de noviembre del 2002 en respuesta a la consulta realizada, indica que el entorno de la ubicación prevista para la instalación de la chimenea, tiene determinados valores ambientales basados en el paisaje creado por el mosaico agrícola de cultivos de cereal, vid y frutales, y en consecuencia, se produce un impacto visual por la presencia de la chimenea. Esta solución debería adoptarse sólo si previamente se descartan otro tipo de soluciones que, a pesar de ser mejores ambientalmente, técnicamente no ofrecieran suficiente garantía de funcionamiento. Deben utilizarse en la restauración vegetal determinadas especies.

Las consideraciones del promotor sobre las sugerencias manifestadas en el informe de la Dirección General de Planificación y Gestión del Medio son las siguientes:

La transferencia de recursos hídricos puede realizarse de dos formas diferentes, en función de que entren o no en el depósito de San Diego. En ambos casos, el funcionamiento normal de la conducción provoca unas depresiones en un gran tramo de la misma que pueden arruinar la conducción y comprometer la seguridad del depósito. Para evitar este vacío absoluto en la conducción se necesita colocar un elemento que resuelva dicha situación.

El análisis de alternativas realizado desaconseja las soluciones con elementos electromecánicos por no garantizar suficientemente la seguridad tanto de la conducción como del depósito de San Diego, dadas las condiciones de funcionamiento de esta conducción.

24335 *RESOLUCIÓN de 4 de diciembre de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental de la modificación del tramo V –La Font– con respecto al proyecto básico de la conducción Júcar-Vinalopó, de aguas del «Júcar, Sociedad Anónima».*

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 de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30