

4678

RESOLUCIÓN de 9 de febrero de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el «Anteproyecto de adecuación, reforma y conservación del corredor de Levante. Tramo: Madrid-La Roda pp.kk. 70+700-pp.kk. 177+053 (A-3). Pp.kk. 0-pp.kk. 29+800 (A-31)», promovido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, establece en el artículo 1.2, que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendidas en el Anexo II de este Real Decreto Legislativo sólo deberán someterse a evaluación de impacto ambiental en forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales y el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático la formulación de las resoluciones sobre la evaluación de impacto ambiental de proyectos competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

La Dirección General de Carreteras remitió inicialmente el documento ambiental del «Anteproyecto de adecuación, reforma y conservación del corredor de Levante. Tramo: Madrid-La Roda», para que se determinase la necesidad de su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Dicho anteproyecto se encuentra comprendido en el apartado k) del grupo 9 del Anexo II del Real Decreto Legislativo 1302/1986 «Otros proyectos: cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente», para que se decidiese a que procedimiento de evaluación debería someterse.

Como resultado de las respuestas recibidas a las consultas realizadas y de las legislaciones ambientales de las Comunidades Autónomas afectadas por el proyecto, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental decidió que el tramo correspondiente a la Comunidad de Madrid pp.kk. 3+800-pp.kk. 70+700 de la A-3 (total de 66,9 kms.), debía someterse al procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental.

Por lo tanto, la presente Resolución corresponde al tramo: Madrid-La Roda pp.kk. 70+700-pp.kk. 177+053 (A-3). Pp.kk. 0-pp.kk. 29+800 (A-31) que se desarrolla en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha.

Con fecha 9 de enero de 2006, la Dirección General de Carreteras remitió información complementaria a solicitud de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental en la que se analiza con más detalle las actuaciones que potencialmente podrían afectar a espacios incluidos en la Red Natura 2000 y se establecen las correspondientes medidas correctoras y protectoras.

El anteproyecto completa actuaciones encaminadas a la mejora de las condiciones de seguridad vial de la autovía y al cumplimiento de la normativa aprobada en los últimos años en cuanto a trazado, sistema de contención de vehículos, señalización, etc. con el fin de equiparar la A-3 y A-31, en el tramo indicado, a los niveles de seguridad y servicio de las autopistas y autovías más modernas. Asimismo, contempla actuaciones de conservación ordinaria y extraordinaria. La longitud del tramo de estudio es aproximadamente de 136,63 kilómetros. No obstante, las actuaciones están previstas únicamente entre distintos puntos kilométricos, no afectando a la totalidad del tramo.

El anteproyecto engloba las siguientes actuaciones:

- Conservación integral.
- Obras de adecuación, reforma y modernización de la autovía:
- Proyectos de mejora local y seguridad vial.
- Variantes de trazado.
- Adecuación de gálibo y obras de paso.
- Mejora de varias curvas.

Actuaciones de reposición, gran reparación y mejoras de equipamiento:

- Plan de gestión de firmes.
- Plan de gestión de obras de paso.
- Plan de gestión de taludes.
- Mejoras de equipamiento.

Las actuaciones derivadas de la adecuación de la señalización vertical y horizontal, los tratamientos de la superficie de taludes, la instalación de cerramientos, la ampliación de gálibo en señalización y estructuras, así como la conservación de obras de fábrica y estructuras, la renovación de firmes y pavimentos y las actuaciones de conservación integral, no rebasan los límites de la actual banda de dominio público. Por contra, la construcción de vías colectoras, caminos y vías de servicio, reordenación y remodelación de enlaces, mejora y rectificación de curvas y construcción de variantes, suponen modificaciones del viario actual y supondrán la realización de nuevos movimientos de tierras y nuevas ocupaciones de suelo.

Los aspectos ambientales más importantes reseñados en el documento ambiental, se han incluido entre pp.kk. para reseñar a qué zonas geográficas se refieren:

Entre los pp.kk. 70+700-80+000, en torno a Tarancón y Belinchón existe el espacio natural más cercano catalogado por Red Natura 2000. Se localiza a 2 km al sudeste de la actuación, corresponde a uno de los recintos que definen al LIC de código ES4250009 «Yesares del Valle del Tajo». Asimismo existe la ZEPA ES0000170 «Área esteparia de la mancha norte», situándose a una distancia mayor de 4 km. En cuanto al medio natural existen comunidades de gipsófilas que corresponden al recinto nacional de hábitats 21240050 del Catálogo según Directiva 92/43/CEE, considerándose asimismo hábitats de protección especial según Anejo I de la Ley 9/99, de 26 de mayo de Conservación de la Naturaleza de la Junta de Castilla-La Mancha. No aparecen en esta zona elementos de interés arqueológico, ni vías pecuarias. Se crea la necesidad de vertederos para excedente de tierras.

Entre los pp.kk. 126+000 al 129+000, ubicado en el marco fisiográfico del valle del río Záncara, (en los municipios de Villares del Saz y Zafra de Záncara), se encuentran áreas con predominios de salviares y restos de encinar que aparecen catalogados como hábitats naturales de interés de la Directiva 92/43/CEE, correspondiendo a recintos 2250067, 22250068 y 22250069 del Catálogo Nacional. Asimismo, aparece al sur del de los Villares, el Área IBA n.º 192 «El Hito», que comprende terrenos en la cuenca del río Záncara al sur de la actual A-3. No se interceptan viviendas o edificaciones de carácter agrícola. No aparecen elementos de interés arqueológico ni vías pecuarias. Se producirán movimientos importantes de tierra para excavar un túnel.

Entre los puntos 134+500 al 136+000 (ubicado en las inmediaciones del paraje de Cerro de la Huesa), en los municipios de Villares del Saz y Cervera del Llano, se encuentra matorral y restos de encinar. El trazado sigue atravesando el IBA 192 «El Hito», en torno al río Záncara. Por otro lado existe una Vía Pecuaria a 4 km denominada La Cañada Real de los Chorros (ramal de Poniente). No existen áreas de interés arqueológico. Los movimientos de tierras y la necesidad de vertederos, son los impactos más destacables.

Entre los pp.kk. 149+400 y 158+200 al sur de la actuación (se desarrolla en la llanura comprendida entre los núcleos urbanos de La Hinojosa y de Castillo de Garcimuñoz, en la provincia de Cuenca), en las cuencas media y bajas del río Córcoles, aparece la IBA n.º 185 «San Clemente-Villarrobledo». Igualmente continúa apareciendo la Cañada Real de Los Chorros, en el norte de la actuación. No se afecta a viviendas o edificaciones de carácter agrícola. No existen elementos de interés arqueológico, ni vías pecuarias. En síntesis, el impacto más relevante es la necesidad de vertederos a partir de los movimientos de tierra previstos.

La Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental remitió el citado documento ambiental a diferentes instituciones, al objeto de realizar el trámite de consultas previas, recibiendo las sugerencias ambientales que se relacionan:

La Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha considera que las zonas de afección se situarán a lo largo de la autovía A-3, planteándose como actuaciones que no supondrán un agravamiento de la situación sobre el medio. Esta concentración de actuaciones puede ser beneficiosa, dado que el área se encuentra ocupada por la infraestructura existente. La utilización de recursos naturales consiste en la ocupación del suelo ocasionada por la construcción de las glorietas, dotación de carriles, así como de variaciones del trazado. Otro tipo de utilización de recursos consistirá en los áridos procedentes de préstamos que deberán extraerse de una cantera autorizada; en caso contrario deberá estudiarse la necesidad o no de sometimiento de dicho préstamo de forma individual, al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental. Los préstamos y vertederos deberán estar autorizados. Asimismo, si se produce la destrucción de terrenos ocupados por Comunidades de gipsófilas, las cuales deberán ser restauradas en un área similar al ocupado. En cuanto a la contaminación en la fase de construcción se producirá por el movimiento de tierras y el transporte de materiales, así como por los gases y partículas provocados por la maquinaria. Se mitigarán estas afecciones con el mantenimiento y revisiones periódicas de la maquinaria. Se incrementará el nivel sonoro provo-

cado por la maquinaria para la ejecución de la obra, que será una situación temporal. Hay que tener en cuenta que las obras pueden afectar a dos arroyos vertientes al Arroyo de Los Santos. A fin de no afectar a estos arroyos se propondrán medidas encaminadas a favorecer el libre movimiento de las aguas por los cauces de los susodichos arroyos. El riesgo de accidentes que puedan comprometer el medio ambiente, considerando las sustancias y tecnologías empleadas, se minimizará adoptando las medidas de seguridad propias de los acondicionamientos de carretera.

Las actuaciones que propone el anteproyecto se centran en la red vial ya existente, aunque en determinados puntos se ocuparán determinadas formaciones que pueden ser pinares procedentes de repoblación, salviares, encinares y comunidades de gipsófilas. Estas últimas consideradas hábitats de protección especial según el Anejo I de la Ley 9/99, de 26 de mayo, de conservación de la naturaleza de Castilla-La Mancha. Como medida compensatoria se propone la restauración del terreno en un área similar al ocupado para las comunidades de gipsófilas que se interceptan entre los pp.kk. 72+900 al 75+100 y del 77+900 al 78+900. Se tendrá en cuenta, que según el art. 94 de dicha ley, su destrucción o alteración precisará autorización de la Consejería. Se jalonará la obra e instalaciones para evitar la afección sobre los hábitats de protección especial. Asimismo, las operaciones de descuaje de salviares y encinares requerirán autorización previa de la Delegación Provincial de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Cuenca, según el art. 7 bis de la Ley 2/1988, de 31 de mayo, de Conservación de Suelos y Protección de Cubiertas Vegetales Naturales, modificada por la Ley 9/1999, de 26 de mayo, de Conservación de la Naturaleza.

Concluye la Consejería que el impacto es compatible con el medio y no necesitará un procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental.

La Confederación Hidrográfica del Tajo: Comisaría de Aguas. En lo referente a los aspectos que incumben al Organismo de Cuenca, para el drenaje de las aguas y la conservación a los cauces naturales, se tendrá en cuenta lo siguiente:

Se recomienda una especial atención a los estudios hidrológicos, con el fin de que las obras de fábrica que se construyan garantice el paso de avenidas extraordinarias. Que se proceda a estudiar los cruces de vía con los cauces naturales, se sugiere que las obras de cruce se proyecten con una sola luz para reducir el peligro de obstrucción. En el paso de todos los cursos de agua y vaguada se respete sus capacidades hidráulicas e hídricas. En los puntos de cruce se tendrá en cuenta en el proyecto, la restauración de cauces en una longitud que supere la zona de influencia de las obras. En las zonas donde la carretera discurre paralela a algún cauce, deberá evitarse la afección al mismo. Un posible impacto sobre la hidrología puede provenir de la remoción de tierras, por lo que se deberá reducir la anchura de la banda de actuación de la maquinaria.

No se autorizará dentro del dominio público hidráulico la construcción, montaje o ubicación de instalaciones destinadas a albergar personas de acuerdo al art. 77 del Reglamento de Dominio Público Hidráulico. Toda actuación en dicho dominio deberá contar con la preceptiva autorización del citado organismo.

El Ayuntamiento de La Roda. Informa que el proyecto deberá hacer especial incidencia en la gestión de los residuos procedentes de la construcción, así como la procedencia de los préstamos realizados para su ejecución. Realizará un estudio sobre posibles incidencias de ruidos y contaminación atmosférica sobre el casco urbano. Indicará el método de gestión de los residuos industriales durante la fase de explotación. Indicará la influencia sobre la fauna de las modificaciones del trazado.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente y considerando las respuestas recibidas, se procede a revisar los criterios del Anexo III del Real Decreto Legislativo, para determinar la necesidad o no de sometimiento al trámite de evaluación ambiental.

En cuanto a las características del proyecto, las actuaciones están previstas únicamente entre distintos puntos kilométricos no afectando a la totalidad del tramo y no suponen la duplicación de calzada. La utilización de recursos naturales, debida principalmente a la necesidad de considerables volúmenes de tierra y utilización de préstamos, se realizará sobre canteras ya existentes y autorizadas. No se prevé un aumento significativo en la generación de residuos. Está previsto que todos los materiales extraídos durante la ejecución de las obras sean llevados a vertedero autorizado. En el caso de que debido al volumen de dichos vertidos, sea necesario abrir nuevos vertederos éstos se localizarán en terrenos cuya afección ambiental sea mínima y en ningún caso cercanos a cauces de ríos o arroyos, zonas que pertenezcan a espacios incluidos en la Red Natura 2000 o hábitats de interés recogidos en la Directiva 92/43/CEE.

Respecto a la ubicación de las actuaciones proyectadas, la mayoría de ellas se sitúan sobre el trazado actual de la autovía, dentro de su dominio público por lo que no se producirá un cambio significativo en los usos del suelo. Estas actuaciones no poseen implicaciones o por movimientos de tierras o por construcción de nuevas estructuras viales, cruces de cauces

u otras que puedan implicar incremento previsible de ruidos en núcleos urbanos.

Respecto a las características del potencial impacto, las principales afecciones negativas se producirán durante la fase de obras como consecuencia del movimiento de tierras, emisión de ruidos y gases procedentes de la maquinaria, ocupación del suelo fuera del dominio público, posibilidad de vertidos en cauces públicos y afección a vegetación y fauna. No obstante, estas afecciones serán mitigadas con la ejecución de las medidas correctoras y protectoras propuestas por el promotor, entre las que están incluidas las sugeridas por los diferentes organismos que han contestado a la consulta realizada por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental: minimización de partículas de polvo, control de emisión de gases por combustión, minimización de la superficie afectada mediante jalonamiento de las áreas de ocupación estricta del trazado, medidas para la conservación del suelo y tierra vegetal, medidas para la protección de la calidad de las aguas, tratamiento y gestión de residuos, plantaciones en lugares de especial importancia para la fauna, cerramiento de la vía, adecuación y diseño de determinados elementos constructivos como pasos de fauna, instalación de lucernas en las medianas y medidas para la protección del patrimonio arqueológico y de la permeabilidad territorial. El promotor propone, además, la revegetación e integración paisajística de las zonas afectadas por la traza y, dentro de las operaciones previas, incluye la demolición de tramos de caminos y carreteras innecesarios, así como el perfilado de huecos de préstamos, área de instalaciones auxiliares y enlaces.

En relación a la contaminación sonora, el promotor propone hacer mediciones de aforos con el objetivo de confirmar la evolución real del tráfico y la realización de mediciones de ruido en aquellas zonas que se pueden considerar más sensibles, como por ejemplo, los tramos donde se ha modificado el trazado.

Hay que resaltar en relación al medio natural que en el sector inicial del trazado como ya se ha apuntado anteriormente, se verán afectadas comunidades de gipsófilas que corresponden al código de hábitats 21240050 del Catálogo, según Directiva 92/43/CEE, considerándose asimismo hábitats de protección especial según Anejo I de la Ley 9/99, de 26 de mayo de Conservación de la Naturaleza de la Junta de Castilla-La Mancha, por lo cual el promotor establecerá los contactos con la Comunidad Autónoma para determinar las actuaciones que correspondan.

Por lo tanto, una vez expuesto todo lo anterior, se considera que el potencial impacto se puede considerar compatible con el medio.

Considerando los criterios que se han expuesto respecto del Anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986, relativos a las características del proyecto, su ubicación y características del potencial impacto y teniendo en cuenta la documentación del expediente y lo señalado en los informes recibidos, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por tanto, en virtud del artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 8 de febrero de 2006, considera que no es necesario someter al Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental el «Anteproyecto de adecuación, reforma y conservación del corredor de Levante. Tramo: Madrid-La Roda. Pp.kk. 70+700 (A-3) –pp.kk. 49+000 (A-31)».

Madrid, 9 de febrero de 2006.–El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

4679

RESOLUCIÓN de 10 de febrero de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio de alternativas del proyecto de construcción «Autovía del Cantábrico A-8. Tramo: Careiras-Lindín-Mondoñedo (Lugo)», promovido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Antecedentes

El presente estudio de alternativas es una modificación del estudio informativo «Autovía del Cantábrico (A-8). CN-634 de San Sebastián a Santiago de Compostela. Puntos kilométricos 554,0 al 640,0. Tramo: Límite provincia de Lugo y Asturias-Autovía del Noroeste (A-6)», promovido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, cuya declaración de impacto ambiental se formuló por Resolución de la