

10604 *ORDEN ARM/1781/2008, de 22 de mayo, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «reordenación de accesos, duplicación de calzadas y creación de vías de servicio N-110 pk 258, 800 y 262,200 (Ávila)».*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado 9 del anexo II Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. Información del proyecto: Promotor y Órgano Sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El objeto del proyecto es la duplicación de la calzada de la carretera N-110 y su conversión en autovía A-51, la creación de dos vías de servicio (una a cada lado del tronco), la reordenación de los accesos que lleva consigo la realización de los nuevos viales (se realizarán dos nuevas vías de acceso que enlazarán con la carretera al núcleo urbano de La Colilla y a la AV-P-402, en el p.k. 261+900) y la realización del enlace con la N-502 (aproximadamente en el p.k. 262+500).

Las actuaciones se plantean debido a que el tramo comprendido aproximadamente entre los pp.kk. 258+800 y 262+200 se encuentra en una zona de fuerte presencia industrial en la que ha ido creciendo de forma progresiva la cantidad de naves industriales y agrícolas que se han ido ubicando en el polígono de La Colilla. Se prevé que esto siga en aumento, con el consiguiente incremento de tráfico de vehículos ligeros pero sobre todo de vehículos pesados. Además, en la zona existen varios restaurantes y bares. Asimismo, dicha zona fue considerada como «Tramo de varios kilómetros peligrosos», en la identificación de los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) llevada a cabo durante la Primera Fase de Actuaciones Preventivas del Programa de Seguridad Vial 1993-1994.

El ámbito de actuación se sitúa en la carretera N-110 de Soria a Plasencia, entre el p.k. 258+800 (intersección de la circunvalación de Ávila con la N-110) y el 262+200 (enlace de la N-110 con la carretera N-502). Los términos municipales incluidos en el proyecto son Ávila, La Colilla, El Fresno y La Serrada, provincia de Ávila (Castilla y León).

Las características de la actuación proyectada son:

Parámetros principales	Autovía A-51	Vía de servicio derecha	Vía de servicio izquierda
Longitud total	4,14 km.	3,48 km.	2,86 km.
Velocidad específica	100 km/h.	60 km/h.	60 km/h.
Calzada	2 calzadas con 2 carriles por sentido de 3,5 m. cada uno.	2 carriles unidireccionales de 3 m. cada uno.	
Arcén exterior	2,5 m.	0,5 m.	0,5 m.
Arcén interior	1,5 m.	0,5 m.	0,5 m.
Berma	0,75 m.	0,6 m.	0,6 m.

El proyecto contempla también 5 estructuras (4 pasos inferiores y 1 paso superior), y un enlace de tipo diamante con glorieta deprimida, para conectar la actual N-110 con la N-502. Asimismo el proyecto contempla la reposición de la carretera de acceso a los municipios de El Fresno y La Colilla, y el camino de acceso a La Serrada.

Las obras tienen previsto el siguiente movimiento de tierras:

Volumen desmonte (m³)	Volumen terraplén (m³)	Volumen tierra vegetal (m³)
171.1845	111.199	29.595

El proyecto no plantea análisis de alternativas, al tratarse de la duplicación de una carretera existente.

La tierra vegetal se utilizará en las medidas de protección de cauces y revegetación, y el material obtenido de las excavaciones será aprovechado en rellenos y terraplenes. A pesar de ello, como el volumen de desmonte es superior al de terraplén, existe un superávit de tierras que hará necesaria la existencia de un vertedero provisional, localizado en el p.k.1+900. Además, el promotor no considera aprovechable el total de tierra obtenida sino que estima unos porcentajes de la misma que son directamente utilizables y otros que en principio irán a dicho vertedero. Posteriormente, el material que finalmente no sea reutilizado se llevará a canteras o a vertederos autorizados de la zona del proyecto.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

El proyecto discurre por un ámbito caracterizado por la existencia de cultivos de cereales, eriales, polígonos industriales y zonas urbanas, en el que en los últimos años la progresiva cantidad de iniciativas industriales que se han ido ubicando en el polígono industrial de La Colilla, han provocado el deterioro del entorno ambiental. La descripción de los elementos del medio es la siguiente:

Geología, geomorfología y suelos: Es una zona de formas suaves, allanada y enclavada en el valle Amblés. La mayor parte de la zona está constituida por rocas plutónicas y metamórficas, en la unidad morfoestructural «Bloques medios y bajos del Sistema Central». Asimismo los suelos de la zona propician la existencia de diferentes usos, el que predomina en el ámbito de estudio es el denominado zona de labor, en el que se dan barbechos semillados, pastizales, labores extensivas y terrenos improductivos.

Hidrología e hidrogeología: El río más cercano a la actuación es el Adaja, principal cauce del valle del Amblés. Asimismo, es destacable el arroyo del Barranco, cruzado por el proyecto en el municipio de La Serrada, por estar en una zona considerada como suelo rústico de protección natural en las Normas Urbanísticas Municipales. Ambos se encuentran en la cuenca hidrográfica del Duero, dentro de la unidad hidrogeológica de Valle del Amblés. Es una zona con acuíferos aislados, generalmente de baja permeabilidad, que pueden albergar en profundidad otros de productividad y permeabilidad mayor. La calidad del agua de estos acuíferos es buena y los posibles focos de contaminación solo afectan en la práctica a las aguas superficiales.

Espacios Naturales Protegidos: En el ámbito del proyecto no se encuentra ningún Espacio Natural Protegido. El más cercano a la actuación (a unos 2 km de la misma), es el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES4180081 «Riberas del río Adaja y afluentes».

Vegetación: Debido a la existencia de zonas industriales y urbanas, la vegetación natural de la zona de estudio es escasa y se encuentra en un estado avanzado de degradación. Predominan las tierras de cultivo de cereales, y solo se conservan algunas encinas y fragmentos de matorrales y pastizales.

Fauna: Debido a las características del ámbito de estudio (zonas industriales, urbanas, escasa vegetación, etc.) el número de especies a destacar no es elevada. Aún así es posible la existencia de especies con algún tipo de grado de protección. Algunas de estas son: anfibios y reptiles (ranita de San Antón Hyla arborea, salamaguesa común Tarentola mauritanica, etc.), aves (cigüeña blanca Ciconia ciconia, milano negro Milvus migrans, terrera común Calandrella brachydactyla, etc.) y mamíferos (liebre ibérica Lepus granatensis, etc.).

Patrimonio histórico-artístico: En las cercanías al proyecto se encuentran nueve yacimientos arqueológicos, pero ninguno se localiza dentro del ámbito de afección del trazado. De la prospección arqueológica realizada por el promotor a unos 100 m al norte y al sur del actual trazado de la N-110, en aquellas zonas más cercanas a los yacimientos inventariados, no se identifican restos arqueológicos que pudieran verse directa o indirectamente afectados por el proyecto. Asimismo, la actuación discurre por la vía pecuaria «Colada de Villatorio».

3. Resumen del proceso de evaluación:

Con fecha 22 de abril de 2003 tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente el documento inicial del proyecto «Reordenación de accesos, duplicación de calzada y creación de vías de servicio en la N-110 entre el p.k. 258,800 y el 262,200 (Ávila)» para iniciar el procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

Con fecha 12 de junio de 2003 se inicia el periodo de consultas. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe.

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza.	—
Confederación Hidrográfica del Duero	—
Secretaría General Consejería de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León	—
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Medio Natural. 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
Ayuntamiento de Ávila	—
Ayuntamiento de La Colilla	—
Ayuntamiento de El Fresno	—

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones recibidas son la ausencia de efectos sobre espacios naturales protegidos o espacios de la Red Natura 2000, la conveniencia de realizar una prospección arqueológica que confirme la inexistencia de restos en la traza, y la ausencia de impactos ambientales significativos.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental del proyecto al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado, de 2 de octubre de 2007, número 236. Durante este periodo se han recibido un total de 23 alegaciones, de las cuales dos son de Ayuntamientos (de La Colilla y de El Fresno) y el resto de particulares. Los aspectos que recogen las mismas se encuentran relacionados con peticiones de cambio de titularidad de parcelas afectadas por el proyecto y con adaptaciones en las vías de servicio de la futura A-51. El promotor afirma que las alegaciones no implican una modificación del trazado proyectado y propone recoger tanto los cambios de titularidad que sean verificados como las adaptaciones de las vías que indica como factibles.

Con fecha 8 de marzo de 2008 tiene entrada en el Ministerio de Medio Ambiente el expediente de información pública completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de la información pública.

4. Integración de la evaluación:

Impactos significativos de la alternativa elegida, y medidas correctoras previstas por el promotor.

Atmósfera: En la fase de construcción se verá localmente modificada la calidad atmosférica, fundamentalmente por emisiones de polvo. Para la mitigación de los mismos propone las buenas prácticas de obra habituales: riego de las zonas de movimiento de maquinaria/vehículos, traslado de las tierras en camiones con caja cubierta, limitación de la velocidad, etc. Para mitigar los efectos por ruido ha previsto limitar los trabajos al periodo diurno.

Para la fase de funcionamiento, el promotor ha llevado a cabo un estudio de cuantificación de los niveles sonoros una vez realizada la obra, que muestra como en todos los puntos estudiados los valores previstos no superan los límites establecidos en la legislación vigente (65 dB (A) durante el día y 55 dB (A) en la noche). No obstante, el promotor ha previsto una reducción adicional de las emisiones de ruido centrada en el tramo del polígono industrial del tramo inicial de la carretera actual N-110, mediante depresión de la plataforma en trinchera e instalación de pantallas. En todo caso, los niveles de ruido que genere el proyecto no deberán rebasar los umbrales especificados por el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Geología, geomorfología y suelos: Los impactos asociados a este tipo de obra se originarán por movimiento de tierras, ocupación, compactación y erosión del terreno, y contaminación del suelo por eventuales vertidos. Para mitigarlos, se llevarán a cabo las siguientes medidas: ubicación del vertedero provisional en un lugar en el que se optimizan las distancias de transporte y se minimizan los volúmenes de tierra a compensar (p.k. 1+900), disminución del volumen de tierras excedentarias mediante reutilización en terraplenes, relleno de isletas, etc. (se plantea una reutilización del 95%), construcción y estabilización de taludes (pendiente máxima de 40%, implantación de cubierta vegetal, etc.) e instalación de elementos de desagüe en los mismos para minimizar la escorrentía irregular generada; acopio, reposición y empleo de la tierra vegetal en las revegetaciones proyectadas. Durante el acopio se evitará el paso de maquinaria sobre la tierra para evitar la compactación y en donde ésta se haya producido se llevará a cabo una escarificación.

Hidrología e hidrogeología: Se podrán ver modificadas debido a la desviación temporal o permanente de caudales (efecto barrera de terraplenes con el consiguiente riesgo de encharcamiento, etc.), erosión hídrica, modificación de la calidad de las aguas por sólidos disueltos, en suspensión, etc. y posibles derrames o vertidos, cambios en los caudales o flujos tanto de las aguas superficiales como de las subterráneas, disminución de la tasa de recarga de acuíferos al aumentar la impermeabilidad del suelo con los taludes y firme de la vía. El promotor propone como medidas preventivas y/o correctoras: minimización de las excavaciones, canalización inferior del los cauces interceptados (caso del arroyo del Barranco), creación de una red superficial de escorrentía y drenaje (obras diseñada para periodo de retorno de 100 años), construcción del vertedero provisional evitando alteraciones sobre las características hidrogeológicas y de drenaje, localización de tierra vegetal en un cordón paralelo al cauce, localización de maquinaria, equipos, etc. fuera del lecho del arroyo (lo más lejos posible del mismo), control de hormigoneras y asfaltos impidiendo su vertido o limpieza en áreas no controladas para tal fin.

Vegetación: Se producirá la eliminación de la cubierta vegetal y ocupación temporal o semipermanente de las superficies cubiertas por vegetación natural, que son fragmentarias y de escaso valor natural. El promotor ha previsto la delimitación y protección efectiva de la vegetación riparia

en el entorno de las obras, y el empleo exclusivo para las siembras o plantaciones de especies autóctonas existentes en el entorno, diseñando un proyecto de revegetación de taludes, zonas auxiliares como vertedero, de servicio, etc.

Fauna: La escasa y poco relevante fauna del entorno del proyecto se verá alterada debido a la desaparición de hábitats, afección a los periodos de reproducción, efecto barrera de la infraestructura, atropellos y colisiones, etc. El promotor prevé fomentar la permeabilidad transversal mediante obras de fábrica de drenaje sin pozo, construcción de rampas en los elementos del drenaje que puedan actuar como trampas para pequeños vertebrados, restauración como corredores biológicos de los cauces y riberas afectados, y adecuación como pasos de fauna de los pasos inferiores y superiores que no coincidan con carreteras. Así mismo, prevé realizar el desbroce y las voladuras fuera de la época de cría de las aves, que a falta de concreción puede establecerse entre el 1 de abril y el 30 de junio.

Paisaje: El promotor afirma que la traza se encuentra ya integrada en el paisaje debido a la existencia de infraestructuras similares, considerando por ello el impacto sobre el mismo como de poca envergadura. A pesar de lo mencionado anteriormente, ya en el diseño de la traza y de las infraestructuras ha considerado el respeto por la topografía de la zona y la acomodación al relieve natural. Asimismo, en el estudio de impacto ambiental se incluye como medidas preventivas y correctoras la ubicación de las zonas auxiliares (vertedero, zonas de ubicación definitiva de las tierras excavadas, etc.) en áreas poco expuestas a la vista, y su posterior integración paisajística mediante revegetación con especies exclusivamente autóctonas.

Además se evitarán la conformación de taludes con formas geométricas rectilíneas acusadas y, al igual que en los tramos de carretera actual que queden fuera de la traza y en las zonas auxiliares del proyecto, se revegetarán.

Patrimonio histórico-artístico: Aunque en la prospección arqueológica de superficie realizada no se han detectado la presencia de elementos de interés, en las fases de desbroce y movimiento de tierras se realizará un seguimiento arqueológico, especialmente en la proximidad de los yacimientos Dehesa de Bascarrabal y Vigalgordo, que no se ven afectados. En caso de localizar restos, se actuará según determine la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León. Como medidas preventivas de aplicación en yacimientos inventariados relativamente próximos a la traza, se excluyen dichas zonas de las futuras localizaciones de extracciones o acopios de tierra o instalaciones auxiliares.

Respecto a la vía pecuaria afectada, ésta ya se encuentra interceptada por la carretera actual N-110, con lo que el impacto es de escasa magnitud. Más como medida correctora se determina, de acuerdo con la Ley 3/1995 de Vías Pecuarias, que en los cruces con la carretera de la vía pecuaria se habilitarán pasos a distinto nivel para garantizar el mantenimiento de las características de la vía y la continuidad del tránsito ganadero, su itinerario y el resto de usos compatibles.

Asimismo, se fomentará la permeabilidad territorial mediante diferentes cruces con caminos y carreteras del entorno y se repondrán los caminos rurales interceptados.

5. Condiciones adicionales al proyecto:

Tras el análisis de las medidas recogidas en el estudio de impacto y los informes recibidos de las administraciones ambientales implicadas, se considera preciso el establecimiento de las siguientes condiciones adicionales a las ya previstas por el Promotor en el estudio de impacto ambiental:

En los sectores en que se instalen pantallas acústicas, se evitará la implantación de pantallas transparentes por el riesgo de colisión para las aves, por su menor efectividad en la reducción del ruido y por generar procesos de reflexión múltiple del sonido y de la luz. Como sistemas de protección, se dará preferencia, a los muros fonoabsorbentes, muros jardinera o una combinación de dichas soluciones con pantallas fonoabsorbentes que permitan además una mejor integración en el entorno.

Los dispositivos para el paso de fauna se proyectarán de acuerdo con los criterios establecidos en el Documento «Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» publicado por el Ministerio de Medio Ambiente.

En la ejecución del proyecto se utilizarán prioritariamente betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso. Estas indicaciones se realizarán de acuerdo con la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las Administraciones Públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, las cuales se establecen en la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso; en el

Manual de empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, así como en la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprobaba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y puentes (PG-3).

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental:

El estudio de impacto ambiental incluye un Plan de Vigilancia Ambiental para garantizar el cumplimiento y la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras. El promotor incluye, además, un reconocimiento del terreno previo al inicio de las obras que actualice los aspectos descritos en el estudio de impacto ambiental. Asimismo delimitará las zonas de préstamo, vertedero y auxiliares, señalará la zona de obras, realizará estudios previos de los niveles sonoros existentes y previsibles en las construcciones y zonas habitadas, controlará la realización de la prospección arqueológica, verificará la realización de los desvíos provisionales en carreteras previstos, etc. Para el seguimiento ambiental del proyecto, se redactará un informe previo al inicio de las obras, e informes mensuales durante la construcción. Estos informes se redactarán en unas fichas tipo, diseñadas para tal efecto en las que se anotarán los aspectos más relevantes del seguimiento.

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el B.O.E. en el que se publica la DIA.

Conclusión: En consecuencia, el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de fecha 22 de mayo de 2008, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto «Reordenación de accesos, duplicación de calzadas y creación de vías de servicio N-110 pk 258, 800 y 262,200 (Ávila)», concluyendo que si se autoriza con las medidas y condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Carreteras para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 22 de mayo de 2008.—La Ministra de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, Elena Espinosa Mangana.

