

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

8135 *Resolución de 29 de abril de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto Vía de alta capacidad para la conexión de Guadalajara con la A-3 y la Autovía de Castilla-La Mancha, Autovía de La Alcarria.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado a) del grupo 6 del anexo I 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, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 12.1 del Real Decreto Legislativo 1/2008 citado.

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 estudio informativo del proyecto Vía de alta capacidad para la conexión de Guadalajara con la A-3 y la autovía de Castilla-La Mancha (autovía de La Alcarria) fue aprobado por la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Posteriormente, y en virtud del Real Decreto 1448/2007, de 29 de octubre, sobre cambio de titularidad de determinados tramos de carreteras en la Comunidad Valenciana y la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 26 de noviembre de 2007, el proyecto de referencia cambia la titularidad, a favor de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El proyecto tiene como objeto la construcción de una vía de alta capacidad que permita la conexión de Guadalajara con la autovía A-3 y la autovía de Castilla-La Mancha (A-40) en el entorno de Tarancón (Cuenca), lo que permitirá un impulso social y económico del ámbito de actuación.

El trazado propuesto se localiza en las provincias de Guadalajara y Cuenca, dentro de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, en su límite con la Comunidad de Madrid.

La vía de alta capacidad proyectada, con el trazado finalmente seleccionado tras el proceso de evaluación, presenta una longitud de 96 kilómetros, siendo las características principales de la infraestructura proyectada las siguientes:

Velocidad de proyecto: 120 km/h.

Calzadas: 2 × 7,00 m.

Arcenes exteriores: 2,50 m.

Arcenes interiores: 1,00 m.

Bermas exteriores: 0,75 m.

Mediana mínima: 2 m.

Radio mínimo: 900 m.

Pendiente máxima: 5 %.

Cerramiento longitudinal: 2 m de altura.

Se excluye de la presente declaración las áreas de servicio propuestas en el estudio informativo, puesto que no existe ningún análisis ambiental sobre las mismas.

Las distintas alternativas contempladas en el proyecto se recogen en el apartado 4.1. Análisis ambiental para selección de alternativas de la presente declaración.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

La actuación se localiza en las comarcas de La Alcarria, La Campiña y La Mancha, dentro de las provincias de Guadalajara y Cuenca, en sus límites con la Comunidad de Madrid. El ámbito de estudio se sitúa en la denominada Fosa del Tajo, al sur del Sistema Central, al oeste de la Sierra de Altomira y al norte de la Mesa de Ocaña.

El ámbito del proyecto se ubica dentro de la cuenca hidrográfica del Tajo. El trazado proyectado atraviesa numerosos cauces fluviales, donde destaca la presencia de los ríos Tajo y Tajuña. Muchos de los cauces existentes, principalmente barrancos y arroyos, presentan un carácter estacional. Al este de la zona de actuación se sitúa el embalse de Almoguera, de 6,60 hm³ de capacidad, y cuyos principales usos son el aprovechamiento hidroeléctrico y la dotación de riegos. Las unidades hidrogeológicas presentes en la zona de estudio son las siguientes: 03.04 Guadalajara, 03.06 La Alcarria y 03.07 Entrepeñas.

La zona de estudio se caracteriza por una gran influencia agrícola, donde predominan los cultivos cerealistas, acompañados de algunas zonas de olivar, viñedos y almendros. Destacan las zonas de regadío existentes en las proximidades de Almoguera, Barajas de Melo, Illana y Leganiel.

Dentro de la vegetación natural destaca la presencia de comunidades gipsófilas, las zonas boscosas de encinas (*Quercus ilex*) y quejigos (*Quercus faginea*), y en menor medida zonas de pinares (*Pinus halepensis*). La vegetación de ribera asociada a los cauces fluviales existentes en el ámbito de estudio está compuesta principalmente por sauces (*Salix* sp.), chopos (*Populus nigra*), álamos (*Populus alba*), fresnos (*Fraxinus angustifolia*) y olmos (*Ulmus minor*).

Dentro de la zona de actuación existe una gran riqueza faunística, destacando la presencia del águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*) y el águila azor-perdicera (*Hieraetus fasciatus*), especies catalogadas en peligro de extinción según el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha (Decreto 33/1998, de 5 de mayo), águila real (*Aquila chrysaetos*), carraca (*Coracias garrulus*), así como las distintas especies esteparias: avutarda (*Otis tarda*), ortega (*Pterocles orientalis*), sisón (*Tretax tretax*), ganga (*Pterocles alchata*), aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), alcaraván (*Burhinus oedicnemus*) y cernícalo primilla (*Falco naumanni*). En el entorno del embalse de Almoguera se refugian importantes colonias de aves acuáticas, como es el caso del ánade real (*Anas platyrhynchos*), focha común (*Fulica atra*), zampullín cuellinegro (*Podiceps nigricollis*), aguilucho lagunero (*Circus cyaneus*) y garza imperial (*Ardea purpurea*).

Dentro de la fauna ligada a los cursos fluviales destaca la bermejuela (*Rutilus arcasi*), barbo comizo (*Barbus comiza*), calandino (*Tropidophoxinellus alburnoides*) y nutria (*Lutra lutra*), recogidas en las categorías de interés especial y vulnerable dentro del Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha.

El trazado proyectado atraviesa someramente con el lugar de importancia comunitaria (LIC) ES4240018 Sierra de Altomira y de la zona de especial protección para las aves (ZEPA) ES0000163 Sierra de Altomira, espacios incluidos en la Red Natura 2000. En la zona de actuación también existen distintos hábitats incluidos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, entre los que destacan: 6310 dehesa perennifolia de *Quercus* spp., 9240 robledales ibéricos de *Quercus faginea*, 9340 encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia* y el prioritario 1520* vegetación gipsícola ibérica (*Gypsophiletalia*); y se encuentra dentro del plan de recuperación del águila imperial ibérica (Decreto 275/2003, de 9 de septiembre).

Dentro del patrimonio cultural destaca la presencia de varios yacimientos arqueológicos existentes en el ámbito de actuación. Asimismo, el trazado proyectado interceptará distintas vías pecuarias, entre las que destacan: Cañada Real Galiana, Cañada Real Soriana Oriental, Cañada de Alcohete y Cañada de Fuentelaencina.

3. Resumen del proceso de evaluación.

3.1 Antecedentes.—Con fecha 24 enero de 2008 la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remite a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino escrito solicitando la declaración de

impacto ambiental del proyecto «Vía de alta capacidad para la conexión de Guadalajara con la A-3 y la autovía de Castilla-La Mancha (autovía de La Alcarria)» tramitado por la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha entre los pp.kk. 6 + 000 (Valdeluz) y 103 + 900 (Tarancón), declarada de interés general por Real Decreto 1448/2007, de 29 de octubre, sobre cambio de titularidad de determinados tramos de carreteras en la Comunidad Valenciana y la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 26 de noviembre de 2007. El protocolo de actuación, firmado el 24 de octubre de 2005, señalaba que la comunidad autónoma llevaría a cabo la tramitación ambiental y aprobaría el estudio informativo.

A continuación se describe el proceso de evaluación de impacto ambiental del proyecto.

3.2 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

a) Entrada de la documentación inicial.—La tramitación se inició el 24 de octubre de 2003, al recibirse en la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha la memoria-resumen.

b) Consultas previas.—Relación de consultados y de contestaciones. Con fecha de 29 de diciembre de 2003, la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha inicia el período de consultas previas. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la memoria-resumen:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Confederación Hidrográfica del Tajo	X
Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento	—
Dirección General del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Carreteras. Consejería de Obras Públicas de Castilla-La Mancha.	—
Dirección General de Patrimonio y Museos. Consejería de Cultura de Castilla-La Mancha	X
Servicio Provincial de Calidad Ambiental de Guadalajara	X
Servicio Provincial de Calidad Ambiental de Cuenca.	X
Diputación Provincial de Guadalajara	—
Diputación Provincial de Cuenca	—
Ayuntamiento de Albalate de Zorita	—
Ayuntamiento de Albares	—
Ayuntamiento de Aldeanueva de Guadalajara	X
Ayuntamiento de Almoguera	—
Ayuntamiento de Aranzueque	X
Ayuntamiento de Armuña de Tajuña.	—
Ayuntamiento de Barajas de Melo	—
Ayuntamiento de Belinchón	—
Ayuntamiento de Centenera.	X
Ayuntamiento de Chiloeches	—
Ayuntamiento de Comunidad de Aldovera	—
Ayuntamiento de Driebes	X
Ayuntamiento de Escariche	—
Ayuntamiento de Escopete.	—
Ayuntamiento de Fuentenovilla	—
Ayuntamiento de Guadalajara	X
Ayuntamiento de Hontoba	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Horche	X
Ayuntamiento de Huelves.	–
Ayuntamiento de Hueva	–
Ayuntamiento de Illana	X
Ayuntamiento de Leganiel	–
Ayuntamiento de Loranca de tajuña	–
Ayuntamiento de Lupiana	–
Ayuntamiento de Mazuecos	X
Ayuntamiento de Mondejar.	–
Ayuntamiento de Pastrana	–
Ayuntamiento de Pioz.	–
Ayuntamiento de Pozo de Almoguera	X
Ayuntamiento de Pozo de Guadalajara	–
Ayuntamiento de Renera	–
Ayuntamiento de Tarancón.	X
Ayuntamiento de Valdarachas	X
Ayuntamiento de Yebes	–
Ayuntamiento de Yebra	–
Ayuntamiento de Zorita de los Canes	–
ADENA.	X
S.E.O	–
Ecologistas en Acción de Guadalajara.	X
Ecologistas en Acción de Cuenca	X
Agrupación Naturalista Esparvel	–

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

Espacios protegidos. Vegetación y fauna.–El proyecto, dada su ubicación, podría tener alguna incidencia sobre el LIC y ZEPA Sierra de Altomira, de acuerdo a los informes presentados por la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y ADENA. Asimismo, estos organismos señalan que se deberán adoptar las medidas necesarias para proteger la vegetación y la fauna existente en el ámbito de estudio. Dentro de la vegetación se deberá prestar especial atención a las comunidades gipsícolas, a las zonas boscosas de encinares y quejigos y a la vegetación de ribera. Con respecto a la fauna, se tendrá en cuenta el posible efecto barrera de la nueva infraestructura y el posible efecto sobre las distintas especies protegidas de avifauna presentes en el ámbito de estudio.

Hidrología.–En la ejecución de la infraestructura proyectada se deberá evitar la afección sobre los cauces fluviales atravesados, con el objeto de mantener sus capacidades hidráulicas y su calidad hídrica, procurando, en este caso, evitar el aporte de sólidos a los mismos, así como mantener la calidad de sus riberas, procediendo a la restauración una vez finalizadas las obras, de acuerdo a las indicaciones realizadas por la Confederación Hidrográfica del Tajo y la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de Castilla-La Mancha.

Patrimonio cultural y arqueológico.–Será necesario realizar un estudio del patrimonio histórico-artístico y arqueológico de la zona de actuación, según las consideraciones realizadas por la Dirección General de Patrimonio y Museos de la Consejería de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Asimismo, deberán contemplarse los posibles efectos sobre las vías pecuarias afectadas por el proyecto.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las Administraciones ambientales afectadas.–El resultado de las contestaciones a las consultas se remite al

promotor con fecha de 15 de marzo de 2004, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas, así como los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental.

3.3 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.— La Consejería de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha sometió conjuntamente el proyecto y su estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Diario Oficial de Castilla-La Mancha, número 87, de 2 de mayo de 2005. Con fecha de 23 de enero de 2006, la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha remitió a la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha el resultado de la información pública.

Durante el proceso de información pública se han presentado un total de 56 informes y alegaciones correspondientes a la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), Delegación Provincial de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha en Guadalajara, Ayuntamientos de Albalate de Zorita, Albares, Aldeanueva de Guadalajara, Almonacid de Zorita, Aranzueque, Atazón, Barajas de Melo, Caspueñas, Centenera, Driebes, Escariche, Fuentelencina, Hontoba, Illana, Leganiel, Loranca de Tajuña, Mazuecos, Pastrana, Renera, Torija y Valdegrudas, así como diversas organizaciones ecologistas, como es el caso de Ecologistas en Acción y WWF/ADENA, asociaciones de agricultores y particulares.

La mayor parte de las alegaciones presentadas tienen un carácter funcional o técnico, como es el caso de la solicitud de numerosos ayuntamientos, asociaciones de agricultores y particulares sobre la posibilidad de modificaciones de trazado con objeto de evitar impactos sobre bienes y servicios, y sobre parcelas afectadas por la solución propuesta. Asimismo, algunas de las alegaciones manifiestan que la necesidad de ejecución del proyecto no se encuentra adecuadamente justificada.

A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos del proceso de participación pública:

Espacios protegidos. Vegetación y fauna.—El trazado seleccionado puede afectar a hábitats incluidos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, así como a especies de flora y fauna incluidas dentro de la Ley 9/1999, de 26 de mayo, de Conservación de la Naturaleza en Castilla-La Mancha y del Decreto 33/1998, de 5 de mayo, por el que se crea el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha.

Entre las comunidades vegetales que pueden verse afectadas por el proyecto se encuentran las estepas yesosas, estepas salinas, pastizales xerofíticos, encinares, dehesas y quejigares, destacando las zonas yesosas existentes en el entorno de Tarancón-Albares y las zonas de quejigar-encinar presentes en la zona de Loranca de Tajuña-Pozo de Guadalajara-Guadalajara.

La infraestructura proyectada supondrá un efecto barrera sobre la fauna, y en especial, una afección directa sobre distintas especies protegidas de avifauna que tienen el área de actuación como zona de campeo.

Geomorfología y paisaje.—La zona de actuación presenta una complicada orografía, por lo que la ejecución del proyecto supondrá unos importantes movimientos de tierras, que darán lugar a un incremento de los procesos erosivos, y la necesidad de construcción de grandes viaductos, con sus consiguientes impactos paisajísticos.

Medio socioeconómico.—Los ayuntamientos, asociaciones y particulares afectados consideran que el proyecto puede afectar negativamente a zonas con actividades agrícolas y ganaderas. Asimismo, consideran que se deberá garantizar la permeabilidad territorial, así como la reposición de los servicios, viales, servidumbres e infraestructuras afectadas por el mismo.

Como resultado de la información pública, principalmente de la alegación presentada por el Ayuntamiento de Barajas de Melo sobre la incidencia de la alternativa seleccionada

en el estudio de impacto ambiental sobre zonas de regadío a su paso por dicho término municipal, el promotor plantea una modificación del trazado propuesto entre el barranco de la Canaleja hasta pasado el municipio de Barajas de Melo, con lo que se minimizará la afección sobre los regadíos y se acercará la infraestructura al citado municipio.

El resto de consideraciones del promotor respecto a las cuestiones planteadas durante el periodo de información pública quedan recogidas en el apartado 4. Integración de la evaluación de la presente declaración.

3.4 Declaración de impacto ambiental del órgano ambiental autonómico.—Con fecha 16 de junio de 2006 se publicó en el «Diario Oficial de Castilla-La Mancha» (DOCM) la Resolución de 1 de junio de 2006, de la Dirección General de Evaluación Ambiental, sobre la declaración de impacto ambiental del estudio informativo vía de alta capacidad para la conexión de Guadalajara con la A-3 y la autovía de Castilla-La Mancha (autovía de La Alcarria) la cual establece los tramos del trazado resultante de la selección de alternativas y de la información pública que deben ser modificados para minimizar la afección al entorno.

Tramo I. En el término municipal de Guadalajara, entre los términos municipales de Valdarachas y Pozo de Guadalajara, se atraviesa formaciones boscosas de quejigo y encina que presentan un buen nivel de madurez y evolución, dehesas de encinas incluidas en el Catálogo de hábitats y elementos geomorfológicos de protección especial en Castilla-La Mancha, motivo por el que deberá replantarse la traza de la vía llevándola hacia el oeste.

Tramo II. En el tramo comprendido desde el viaducto de Loranca de Tajuña hasta las proximidades del término municipal de Pozo de Almoquera se considera que la alternativa II.7Cb es la más adecuada por ser la que menor afección ambiental ocasiona sobre formaciones de dehesas de encina y quejigo y sobre masas de encinar que en el término municipal de Escopete son más abundantes. No obstante, la alternativa II.6Cb elegida se considera también ambientalmente viable, evitando de esta forma la construcción de dos viaductos en dicho tramo.

En el término municipal de Yebra, en las cercanías con el término municipal de Pozo de Almoquera, existen masas de encina y zonas de dehesa en el paraje conocido como El Carril, por lo que el trazado deberá retranquearse hacia el oeste evitando la afección a dichas formaciones. Así la vía deberá pasar al oeste de la línea definida por las coordenadas UTM (x: 497745, y: 4469821), (x: 497532, y: 4469166) y (x: 497416, y: 4468797).

En este mismo tramo hacia el sur, en el paraje de La Flora, el trazado afecta de nuevo a dehesas y masas de encina, por lo que la autovía deberá ser retranqueada hacia el Este de la línea definida por las coordenadas UTM (x: 496768, y: 4463719) y (x: 496794, y: 4464360).

Tramo III. El ramal propuesto para conectar la autovía proyectada, desde su cruce con la autovía de Castilla-La Mancha hasta su enlace con la autovía A-3, se considera inviable ambientalmente al existir ya la conexión proyectada entre la propia autovía de Castilla-La Mancha y la autovía A-3, en torno a Tarancón.

3.5 Modificaciones introducidas por el promotor en el documento complementario.—Con fecha 23 de octubre de 2006 se publicó en el DOCM, la Resolución de 1 de septiembre de 2006, de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, de aprobación definitiva parcial del estudio informativo, salvo los subtramos: A (0 + 000-6 + 000), que no sería objeto de la presente declaración de impacto ambiental, B (50 + 000 - 59 + 000), C (68 + 000 - 88 + 000) y D (96 + 000 - 103 + 900), para los cuales se elabora un documento complementario que recoge las modificaciones impuestas en la declaración de impacto ambiental y las contempladas como resultado del proceso de información pública.

Las modificaciones contempladas en el documento complementario en el ámbito del presente proyecto son las siguientes:

Variación de trazado 1. Queda fuera del ámbito de actuación del proyecto.

Variación de trazado 2. Como consecuencia de la alegación Ayuntamiento de Loranca de Tajuña, en la que se solicita desviar el trazado proyectado unos 400 m hacia el noreste, con fin de alejar el trazado del núcleo urbano y de una explotación minera existente.

Esta variación también incluiría la modificación del trazado en el término municipal de Guadalajara, entre los términos municipales de Valdarachas y Pozo de Guadalajara, para

reducir la afección sobre formaciones boscosas de quejigo y encina que presentan un buen nivel de madurez y evolución, dehesas de encinas incluidas en el Catálogo de hábitats y elementos geomorfológicos de protección especial en Castilla-La Mancha.

Variación de trazado 3. Correspondiente al subtramo B (50 + 000 - 59 + 000). En el T.M. de Yebra, en las cercanías con el término municipal de Pozo de Almoguera, el trazado pasa al oeste de la línea definida por las coordenadas (491145, 4469821), (497532, 4489166) y (497416, 4468797), para minimizar la afección sobre masas de encina y zonas de dehesa en el paraje de El Carril.

Variación de trazado 4. Correspondiente al subtramo B (50 + 000 - 59 + 000). En el paraje de La Flora, la autovía se ha retranqueado hacia el este de la línea definida por las coordenadas (496768, 4463719) y (496794, 4464360) para minimizar la afección sobre masas de encina y zonas de dehesa. En este tramo se incorpora un enlace con la carretera CM-404, que une Mazuecos con la carretera CM-219 (p.k. 62+000).

Variación de trazado 5. Correspondiente al subtramo C (68 + 000 - 88 + 000). Desde el barranco de la Canaleja hasta pasado el río Calvache, en el término municipal de Barajas de Melo, se modifica el trazado evitando la afección a la colonia de gipsófilas, a las balsas para regadío en Leganiel y acercando el trazado al casco urbano de Barajas de Melo. En este tramo se incorpora un enlace con la carretera de Illana a Almoguera y se adaptan al nuevo trazado los existentes.

Se incorpora un semi-enlace con la CM-200 y un cambio de sentido.

Finalmente, el documento complementario, en el subtramo D (96 + 000 - 103 + 900), contempla que la autovía finalizará en el enlace con la autovía de Castilla-La Mancha, eliminándose el tramo comprendido desde esta última a la A-3, es decir, se elimina el tramo entre el p.k. 96 + 000 y el 103 + 900, punto final de la autovía.

3.5.1 Información pública. Resultado.—Con fecha 31 de octubre de 2006 y 13 de noviembre de 2006 se publica en el DOCM el anuncio de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha la información pública y corrección de errores del documento complementario que modifica el trazado proyectado en los siguientes subtramos: A (0+000-6+000), B (50+000-59+000), C (68+000-88+000) y D (96+000-103+900). Con fecha de 31 de enero de 2007, la Dirección General de Carreteras y Transportes de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha remitió a la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente el resultado de la información pública del documento complementario.

Durante el proceso de información pública se han presentado un total de 26 informes y alegaciones correspondientes a la Dirección General de Mejora de Explotaciones Agrarias de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, los Ayuntamientos de Aldeanueva de Guadalajara, Atazón, Caspueñas, Illana, Leganiel, Torija y Valdegrudas, distintas asociaciones de agricultores y comunidades de regantes y varios particulares.

A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos de este segundo proceso de participación pública:

La mayor parte de las alegaciones presentadas hacen referencia al impacto que el trazado proyectado en el documento complementario tendría sobre las parcelas pertenecientes al Plan de Transformación en Regadío de Leganiel e Illana, declarado de Interés General por la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha (Decreto 148/1989, de 21 de noviembre) y aprobado posteriormente por el Decreto 104/1991, de 23 de julio.

El Ayuntamiento de Leganiel indica que la aproximación del trazado proyectado al núcleo urbano supondrá un mayor impacto paisajístico y una mayor afección al mismo debido al incremento de los niveles sonoros.

Como consecuencia de la información pública del documento complementario, el promotor propone una modificación de trazado en el entorno de Leganiel e Illana para minimizar la afección sobre los regadíos existentes en Leganiel. Esta propuesta contempla el trazado correspondiente al estudio informativo entre los pp.kk. 68 + 000 y 77 + 700 y al documento complementario entre los pp.kk. 77 + 700 y 88 + 000.

3.5.2 Consultas a Administraciones ambientales afectadas.Resultado.—Con fecha 6 de marzo de 2007 la Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades Castilla-La Mancha emite un informe donde señala que la propuesta de trazado contemplada tras el resultado de la información pública del documento complementario generaría graves repercusiones ambientales en base a los siguientes argumentos:

Afección a comunidades gipsófilas (subtipo *Lepidion subulati*), presentes en los cerros yesíferos del área del Pico del Aguillilla y del área de Ribagorda.

Afección a emplazamientos de nidificación de carraca (*Coracias garrulus*), especie contemplada en la categoría de vulnerable del Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha (Decreto 33/1998, de 5 de mayo).

Afección al área de campeo y alimentación de la población de carraca y de la colonia de cernícalo primilla (*Falco naumanni*), catalogada como vulnerable, existente en la zona.

Afección al área de reproducción de otras especies de aves esteparias como la ganga ortega (*Pterocles orientalis*) y la avutarda (*Otis tarda*), catalogadas también como vulnerable.

En consecuencia, esa Dirección General hace constar que el trazado propuesto por el promotor, no resulta compatible con la conservación de los valores naturales afectados, recomendando el mantenimiento de la alternativa propuesta en el documento complementario.

Con fecha 13 de marzo de 2007 la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, en vista de las consideraciones realizadas por la Dirección General de Medio Natural, emite un nuevo informe en el que informa favorablemente de las variaciones de trazado 2 y 4 del documento complementario, al minimizar la afección sobre dehesas y masas de encinas y quejigos.

Por otro lado, insiste en la mayor conveniencia del trazado recogido en el documento complementario entre los pp.kk. 68 + 000 y 77 + 000, frente a su modificación propuesta como consecuencia de su información pública, ya que el impacto de ésta última no es compensado por el incremento de tierras de regadío en el entorno de Leganiel e Illana. Este impacto ambiental se produciría por una mayor afección a la vegetación gipsófila y a distintas especies de avifauna recogidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha (águila azor-perdicera, águila real, carraca europea, cernícalo primilla y avutarda), un mayor movimiento de tierras, y en consecuencia, un mayor impacto paisajístico. No obstante, señala que se podría admitir una pequeña variación de trazado, con objeto de reducir la posible afección sobre el territorio comprendido dentro del plan de transformación de regadío de Leganiel e Illana, consistente en una aproximación al trazado de la carretera y de las infraestructuras de riego existentes, siempre que fuera posible constructivamente.

Con objeto de aclarar las repercusiones ambientales que el proyecto pudiera tener sobre los espacios de Red Natura 2000 de la zona de estudio, se solicitó informe al Organismo Autónomo Espacios Naturales de Castilla-La Mancha, competente en la gestión de espacios de Red Natura de Castilla-La Mancha. Con fecha de 28 de abril de 2009 se recibe el informe en el que se señala que el trazado de la autovía atraviesa someramente el lugar de importancia comunitaria (LIC) Sierra de Altomira, código ES0000163, y la zona de especial protección para la aves (ZEPA) del mismo nombre y código ES0000163, a su paso por los términos municipales de Almoguera e Illana, ambos en la provincia de Guadalajara. Se indica también que el trazado evita la afección a formaciones de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifoliae* (principalmente conformadas por la asociación *Pyro bourgaeanae-Quercetum rotundifoliae*, hábitat de interés comunitario) y que dado el grado de antropización de la zona (dedicada prácticamente en su totalidad a cultivos, y ocupada por diversas infraestructuras preexistentes) y las distintas medidas adoptadas durante el proceso de evaluación ambiental con el objeto

de corregir los posibles impactos, considera compatibles las afecciones previstas sobre los valores naturales que motivaron la declaración de los espacios antes citados.

3.6 Información adicional solicitada.—Con fecha 17 de abril de 2009 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a la Dirección General de Carreteras información adicional. En su respuesta se envía una adenda al estudio de impacto ambiental, que analiza desde el punto de vista ambiental los últimos kilómetros de trazado, así como cartografía de los elementos ambientales más destacados de la alternativa seleccionada.

4. Integración de la evaluación.

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.—El estudio de impacto ambiental divide el trazado proyectado en tres tramos para los que plantea diferentes alternativas:

Tramo I (Guadalajara- Valdarachas): 10 alternativas.

Tramo II (Valdarachas-Mazuecos): 8 alternativas.

Tramo III (Mazuecos-Tarancón): 6 alternativas.

El estudio de impacto ambiental realiza un análisis de los aspectos ambientales, funcionales, económicos y técnicos de las distintas alternativas planteadas. Desde el punto de vista ambiental los criterios adoptados para el estudio de las alternativas son los posibles impactos de éstas sobre la geomorfología, hidrología, vegetación, fauna, paisaje, espacios protegidos y patrimonio cultural.

El promotor concluye que el trazado finalmente seleccionado después del análisis multicriterio realizado es el formado por las alternativas: I.7b + II.6 Cb + III.1 D.

Como consecuencia de las modificaciones de trazado impuestas en la declaración de impacto ambiental emitida por la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, el promotor redacta un documento complementario, donde propone cinco variaciones de trazado (la variación 1 queda fuera del ámbito del presente proyecto), y que la autovía finalizase en el enlace con la autovía de Castilla-La Mancha, eliminándose el tramo comprendido desde esta última a la A-3 (pp.kk. 96 + 000 - 103 + 900).

Estas modificaciones incluidas en el documento complementario son sometidas a una nueva información pública. Como resultado de esta segunda información pública el promotor propone una modificación de trazado en el entorno de Leganiel-Barajas de Melo para minimizar la afección sobre los regadíos existentes en Leganiel. Esta propuesta contempla el trazado inicial correspondiente al estudio informativo entre los pp.kk. 68 + 000 y 77 + 700 y el trazado propuesto en la declaración de impacto ambiental y documento complementario entre los pp.kk. 77 + 700 y 88 + 000.

El nuevo trazado propuesto tras el resultado de la información pública del documento complementario se sometió a informe de la Dirección General de Evaluación Ambiental y de la de la Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, quienes informan desfavorablemente del trazado propuesto entre los pp.kk. 68 + 000 y 77 + 700, por su afección sobre la vegetación gipsófila y varias especies de avifauna incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha. La citada Dirección General de Evaluación Ambiental propone que el trazado definitivo coincida con el propuesto en la declaración de impacto ambiental incluyendo las modificaciones de trazado recogidas en el documento complementario, si bien, deja abierta la posibilidad de una pequeña variación de trazado en el entorno de Leganiel para evitar la afección a las zonas de regadío mediante una aproximación al trazado de la carretera y de las infraestructuras de riego existentes.

La alternativa finalmente seleccionada para su aprobación en la presente declaración de impacto ambiental coincide con la propuesta en declaración de impacto ambiental formulada por la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha incluyendo las variaciones de trazado recogidas en el documento complementario.

En el croquis adjunto se recoge la alternativa finalmente seleccionada.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida.

4.2.1 Impactos sobre los espacios naturales protegidos.—El trazado de la autovía atraviesa someramente el LIC y ZEPA Sierra de Altomira a su paso por los términos municipales de Almoguera e Illana. De acuerdo con el informe del Organismo Autónomo Espacios Naturales de Castilla-La Mancha, el proyecto discurre por una zona que presenta un elevado grado de antropización, ocupada por diversas infraestructuras preexistentes (carretera GU-249 y tendidos eléctricos), que está dedicada prácticamente en su totalidad a cultivos. Señala también que el trazado evita la afección a formaciones de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifoliae*, principalmente conformadas por la asociación *Pyro bourgaeanae-Quercetum rotundifoliae*, formación incluida como hábitat de interés comunitario. Concluye señalando que dado el grado de antropización de la zona y las distintas medidas adoptadas durante el proceso de evaluación ambiental con el objeto de corregir los posibles impactos, considera compatibles las afecciones previstas sobre los valores naturales que motivaron la declaración de los espacios de Red Natura antes citados.

4.2.2 Impactos sobre la geomorfología y edafología.—Respecto a la geomorfología, las principales afecciones se podrán producir durante la fase de construcción como consecuencia de los movimientos de tierra necesarios en los terraplenes, desmontes, explanaciones, vertidos de tierras y préstamo de materiales, dando lugar a la modificación de la morfología natural de la zona, a la reducción de la estabilidad de las laderas y al aumento de los procesos erosivos.

El proyecto contempla la adecuación geomorfológica de los taludes generados y el control general de los movimientos de tierras. Los taludes se proyectarán con perfiles de pendientes suaves y se introducirán bancales, minimizando, en la medida de lo posible, la ocupación de suelo. En los perfiles de coronación de los desmontes se evitarán las aristas vivas. Durante la fase de explotación se procederá a la corrección de los surcos de erosión generados en los taludes restaurados.

Se procederá a la revegetación de los taludes generados con objeto de minimizar los procesos erosivos, según se recoge en el apartado 4.2.4. Impactos sobre la vegetación. Asimismo, se instalarán cunetas de guarda y/o mallas para la protección de los taludes frente a los riesgos de erosión, desprendimientos y deslizamientos. Las aguas procedentes de cunetas y drenajes serán conducidas hasta los cauces preexistentes, evitando la aparición de nuevos sistemas de escorrentía.

Los préstamos necesarios procederán de canteras, préstamos y plantas industriales debidamente autorizadas. El promotor localiza veinte canteras y plantas de suministro de hormigones autorizadas próximas al trazado propuesto. Las tierras sobrantes que no sean reutilizadas en las obras, así como los materiales que resulten de la demolición, se transportarán a vertederos debidamente autorizados. En caso de necesidad de apertura de nuevos préstamos, canteras o vertederos, éstos serán sometidos a la tramitación ambiental que corresponda.

En el área de actuación existen elementos geomorfológicos denominados uvalas y dolinas, protegidos de acuerdo con la Ley 9/1999, de 26 de mayo, de Conservación de la Naturaleza de Castilla-La Mancha, por lo que se realizará un estudio detallado que permita localizar e identificar estos elementos con el fin de evitar o minimizar su posible afección.

Con relación a la edafología, los efectos más importantes serán la destrucción y ocupación directa del suelo por la construcción de la autovía, la compactación del mismo en las áreas con presencia de instalaciones auxiliares y de tránsito de la maquinaria y vehículos de obra, y el riesgo potencial de contaminación por vertidos accidentales.

Como medidas de protección de la edafología, se procederá a la impermeabilización de las instalaciones auxiliares de obra, las cuales serán retiradas una vez finalizados los trabajos; se delimitarán los perímetros de actuación mediante el jalonamiento de todas las zonas ocupadas por el proyecto; se realizará la retirada, almacenamiento y reutilización de la capa superior de tierra vegetal; se evitará, en la medida de lo posible, la apertura de nuevos caminos de acceso a la obra; se descompactarán los terrenos afectados por la misma y se dispondrá de un adecuado programa de gestión de residuos.

4.2.3 Impactos sobre la hidrología.—Las principales afecciones sobre la hidrología superficial se derivan de la pérdida de calidad de las aguas de los cauces atravesados, debido al aumento de sólidos en suspensión y a los posibles vertidos accidentales de aceites y combustibles, así como de la alteración de la dinámica de flujo de escorrentía superficial e incremento potencial de los riesgos de represamiento e inundación como consecuencia de la ejecución de las obras.

Respecto a la hidrología subterránea, las principales afecciones se podrían producir por la pérdida de calidad de las aguas subterráneas por contaminantes derivados del tráfico viario y potenciales accidentes viarios con vertidos contaminantes, así como por el lavado de sustancias bituminosas procedentes de la plataforma asfáltica.

Las medidas propuestas en el proyecto para minimizar el impacto sobre la hidrología son las siguientes:

El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos respeten, al menos, la zona de dominio público hidráulico. Se dará preferencia a la utilización de porticos o estructuras abovedadas, evitando el empleo de estructuras tipo marco, con el fin de reducir el deterioro de los lechos y favorecer la continuidad ecológica de los cauces afectados.

Se realizará un adecuado diseño de los drenajes transversales y longitudinales para garantizar que no se produzcan potenciales inundaciones y redireccionamiento de las aguas de escorrentía, evitándose de esta manera el efecto barrera-presa y garantizando la seguridad vial y estabilidad de las obras.

Se instalarán balsas de decantación para evitar el arrastre de los sólidos en suspensión y grasas y aceites con objeto de garantizar el mantenimiento de la calidad de las aguas. Periódicamente se procederá al mantenimiento de las balsas de decantación, consistente en la extracción, transporte y el depósito de lodos extraídos.

Se evitará la ubicación de instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos en los cauces de drenaje natural del territorio. Las zonas de parques de maquinaria o instalaciones auxiliares estarán completamente impermeabilizadas y contarán con un sistema de gestión para la recogida de aguas de lavado y aceites usados.

El proyecto contempla el análisis de la calidad de las aguas afectadas por las obras, y un plan de limpieza y mantenimiento de las cunetas y obras de paso los cauces atravesados por la autovía.

4.2.4 Impactos sobre la vegetación.—La ejecución del proyecto supondrá la eliminación de la cubierta vegetal dentro del área de ocupación de la nueva infraestructura y en la apertura de accesos temporales e instalaciones auxiliares, así como la degradación de las comunidades vegetales próximas. En el trayecto propuesto se afecta principalmente a cultivos de cereales, y en menor medida, a formaciones de vegetación natural como es el caso de algunos ejemplares de encina (*Quercus ilex*), quejigo (*Quercus faginea*) y pino carrasco (*Pinus halepensis*), zonas de matorral dominadas por la coscoja (*Quercus coccifera*), romero (*Rosmarinus officinalis*), aliaga (*Genista scorpius*) y tomillo (*Thymus sp.*), comunidades gipsófilas y la vegetación de ribera en los cauces atravesados.

Según el contenido del estudio de impacto ambiental, se jalonará la superficie de obra, con especial atención, a las áreas de vegetación de mayor valor ecológico: superficies arboladas (quejigar, encinar y mosaicos de quercíneas), zonas con vegetación gipsófila de alto grado de naturalidad y la vegetación de ribera.

Antes del inicio de las obras, y en coordinación con el órgano ambiental competente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, se inspeccionará la vegetación que puede ser afectada por las mismas, con objeto de establecer un cercado de protección y/o establecer la conveniencia de transplatar aquellos ejemplares arbóreos de interés presentes en la zona de actuación.

El estudio de impacto ambiental incluye un proyecto de restauración vegetal e integración paisajística de las zonas afectadas por el proyecto, que contempla la revegetación con especies autóctonas arbóreas y arbustivas, entre las que se encuentran:

encina (*Quercus ilex*), quejigo (*Quercus faginea*), coscoja (*Quercus coccifera*), retama (*Retama sphaerocarpa*) y aliaga (*Genista scorpius*).

El proyecto contempla la repoblación de una superficie cuatro veces superior a la superficie afectada por las obras. En el caso de los cauces interceptados por la autovía, se restaurarán las riberas en un tramo aguas arriba y aguas abajo del doble del tramo afectado por las obras. Estas repoblaciones y restauraciones estarán consensuadas y coordinadas con el órgano ambiental competente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y la Confederación Hidrográfica del Tajo.

La apertura de nuevos caminos sobre terrenos ocupados por vegetación natural con descuaje de matorral o arbolado contará con la preceptiva autorización de la Delegaciones Provinciales de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha de Cuenca y Guadalajara.

El proyecto contará con un plan de prevención y extinción de incendios a fin de evitar dicho riesgo durante las fases de obra y explotación.

4.2.5 Impactos sobre la fauna.—Durante la fase de construcción se podrían producir molestias sobre la fauna como consecuencia de los movimientos de tierra y del tránsito de vehículos y maquinaria, esta afección tendrá un carácter temporal. Asimismo, durante esta fase, se podrá producir la eliminación, reducción o fragmentación de hábitats que pueden ocasionar el desplazamiento temporal de individuos o poblaciones, así como la modificación de su comportamiento. Durante la fase de explotación, las afecciones más importantes serán el efecto barrera provocado por la infraestructura proyectada y el riesgo de atropellos de los animales que accedan al interior del cerramiento.

El ámbito de estudio presenta una gran riqueza en cuanto avifauna, por lo que la ejecución de las obras y el tránsito de vehículos durante la fase de explotación pueden tener un efecto negativo durante las épocas de cría y nidificación de las distintas especies presentes.

El proyecto contempla la instalación de pasos de fauna con objeto de minimizar el efecto barrera. En los principales corredores biológicos presentes en la zona de actuación (Sierra de Altomira, zonas boscosas de encinas y quejigos, cursos fluviales, etc.) se dispondrán pasos cada 500 m, mientras que en el resto de la traza, la distancia entre pasos será cada 1.000 m.

En las áreas de interés faunístico, cuando los desmontes superen los 10 m de altura, se dispondrán falsos túneles o pasos superiores que permitan una eficaz permeabilidad de la fauna terrestre. Dichos pasos tendrán unas dimensiones adecuadas para la fauna que los vaya a utilizar, y se revegetarán para facilitar el acceso de los animales a los mismos.

Según el estudio de impacto ambiental, se procederá a la adecuación de las obras de drenaje transversal y longitudinal para permitir el paso de anfibios, reptiles y pequeños vertebrados terrestres. Asimismo, se sobredimensionará el diseño de los viaductos sobre los cursos fluviales atravesados para seguir permitiendo su uso por la fauna.

Se contempla la instalación de un cerramiento perimetral para evitar el riesgo de atropello. Dicho vallado perimetral contará con dispositivos de escape que eviten que los animales queden atrapados en el interior. Durante la fase de explotación se realizará un seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna y dispositivos de escape.

Respecto a la fauna piscícola, se instalarán balsas de decantación, para evitar el aporte de sólidos en suspensión y el vertido de aceites y combustibles, con objeto de garantizar el mantenimiento de la calidad de las aguas.

Dado que el proyecto se localiza dentro del área de dispersión del águila imperial ibérica, el estudio de impacto ambiental señala que se reintroducirán ejemplares de conejos que sirvan como alimento para dicha especie.

En la zona del arroyo de la Vega, en las proximidades de Leganiel e Illana, existe una población de carracas, por lo que el proyecto delimitará una franja de protección respecto de sus nidos con el fin de evitar labores molestas a dicha especie. Asimismo, en esta zona y en el área de los llanos de Alovera existe una importante población de aves esteparias, en este sentido, se contempla el establecimiento de cultivos de leguminosas y pequeñas

charcas que compensen la alteración introducida por el proyecto sobre el hábitat de las aves esteparias.

Respecto a la colonia de cernícalo primilla existente en el límite de las provincias Cuenca y Guadalajara, el proyecto contempla arreglar los primillares destruidos existentes, así como la construcción de otros nidos para esta especie. Por otro lado, para la protección de las aves acuáticas, se contempla la adquisición de parcelas de carrizal y la instalación de nidos en el entorno del embalse de Almoguera.

La época reproductiva de la mayoría de las especies faunísticas presentes en el ámbito de estudio se sitúa entre los meses de febrero y septiembre. Las actuaciones más impactantes se coordinarán para evitar que coincidan con los citados periodos reproductivos de la fauna presente en la zona de estudio, especialmente con las épocas de cría y nidificación de la avifauna protegida. El Proyecto Constructivo incluirá un calendario detallado con los periodos de ejecución de las diferentes actividades proyectadas para cada tramo y punto kilométrico que deberá ser aprobado por el órgano ambiental competente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

4.2.6 Impactos sobre el patrimonio cultural.—El estudio de impacto ambiental detecta la presencia de numerosos elementos del patrimonio cultural. En coordinación con la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Turismo y Artesanía de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y del resto de elementos auxiliares de la obras. De sus conclusiones se derivarán las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, quedando recogidas estas actuaciones en el proyecto constructivo. Durante la fase de ejecución se procederá al seguimiento arqueológico de las obras en coordinación con la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Turismo y Artesanía de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

El trazado proyectado intercepta varias vías pecuarias entre las que destacan: la Cañada Real Galiana, Cañada Real Soriana Oriental, Cañada de Alcohete y Cañada de Fuentelaencina. El estudio contempla la reposición de las vías pecuarias interceptadas por el proyecto, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad de sus usos.

4.2.7 Impactos sobre el medio socioeconómico.—El proyecto garantizará la reposición de los servicios, viales e infraestructuras afectadas por el mismo, en coordinación con las administraciones y ayuntamientos afectados, así como el mantenimiento de la permeabilidad territorial.

Durante la fase de construcción se producirá un incremento de los niveles sonoros a causa de la maquinaria utilizada, las voladuras y movimientos de tierra, los cuales desaparecerán una vez finalizadas las obras, mientras que durante la fase de funcionamiento, se producirán como consecuencia de la circulación de los vehículos por la nueva autovía.

El estudio de impacto ambiental señala que los niveles sonoros deberán cumplir la legislación vigente. No obstante, el proyecto contempla la instalación de barreras acústicas en aquellas zonas en las que la infraestructura proyectada discurra próxima a zonas pobladas. El programa de vigilancia ambiental incluye un seguimiento de los niveles de ruido, principalmente en las zonas sensibles próximas al trazado propuesto, con objeto de determinar nuevas medidas correctoras en caso de superación de los niveles establecidos en la legislación vigente.

4.3 Cuadro sintético de relación entre estos impactos y las medidas correctoras.—En el siguiente cuadro se recogen las principales medidas preventivas y correctoras que se han contemplado en el proyecto a lo largo del procedimiento de evaluación de impacto ambiental:

Posibles impactos	Medidas preventivas y correctoras
Geomorfología y edafología.	Adecuación geomorfológica de los taludes. Los préstamos procederán de canteras autorizadas. Las tierras sobrantes se trasportarán a vertederos autorizados.

Posibles impactos	Medidas preventivas y correctoras
Hidrología.	Instalación de balsas de decantación. Adecuado diseño de los viaductos y drenajes transversales y longitudinales. Ubicación de instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos en los cauces de drenaje natural del territorio.
Vegetación.	Proyecto de restauración vegetal e integración paisajística. Plan de Prevención y Extinción de Incendios.
Fauna.	Construcción de pasos de fauna en los principales corredores de fauna e instalación de un vallado perimetral para evitar el riesgo de atropellos. Ejecución de las actuaciones más impactantes fuera del periodo reproductivo de la fauna existente. Medidas de protección específicas sobre las poblaciones de águila imperial ibérica, carraca, cernícalo primilla y aves esteparias.
Patrimonio cultural.	Seguimiento arqueológico durante las obras. Reposición de las vías pecuarias afectadas.
Medio socioeconómico.	Reposición de los servicios e infraestructuras afectadas. Mantenimiento de la permeabilidad territorial. Instalación de barreras acústicas y seguimiento de los niveles sonoros durante la fase de explotación.

5. Condiciones de protección ambiental específicas.

Se deberán cumplir todas las medidas preventivas y correctoras propuestas y aceptadas por el promotor durante todo el proceso de evaluación de impacto ambiental.

Las medidas propuestas para la protección del águila imperial ibérica, cernícalo primilla, carracas y aves esteparias y acuáticas deberán estar consensuadas y coordinadas con el órgano ambiental competente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Con objeto de reducir la posible afección sobre el territorio comprendido dentro del Plan de Transformación de Regadío de Leganiel e Illana, se estudiará una pequeña variación de trazado consistente en una aproximación del mismo a la carretera y a las infraestructuras de riego existentes, siempre que fuera posible constructivamente, de acuerdo con el informe de 13 de marzo de 2007 de la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Sin perjuicio de lo propuesto en el estudio de impacto ambiental, el diseño de los pasos de fauna y del cerramiento perimetral en el proyecto constructivo se realizará de acuerdo con las prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente (2006) y durante la fase operativa del plan de vigilancia ambiental, las prescripciones técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (2008).

Independientemente de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, el proyecto constructivo incluirá un estudio de ruido, que permita determinar los niveles sonoros y que se producirán durante la fase de explotación, especialmente en las partes del trazado próximas a núcleos de población. En caso de superarse los niveles permitidos por la legislación vigente, se deberán adoptar las medidas correspondientes, como puede ser la instalación de pantallas acústicas, muros de tierra revegetados y/o la utilización de pavimentos absorbentes acústicos para reducir los niveles sonoros.

En el tramo viario, 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 programa de vigilancia ambiental en el que se detallan todas las especificaciones necesarias para el seguimiento de las obras, así como todas las incidencias que sucedan durante el desarrollo del proyecto.

El objetivo es el cumplimiento de todas las indicaciones y medidas expuestas en el estudio de impacto ambiental, así como los condicionantes determinados en la presente declaración.

En general, se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Se designará a un responsable del seguimiento y vigilancia ambiental que, además de encargarse del cumplimiento de las medidas propuestas, habrá de presentar un registro del seguimiento de las mismas y de incidencias que pudieran producirse, ante los organismos competentes, así como recoger las medidas a adoptar no contempladas en el estudio de impacto ambiental.

Durante la fase de obras, el promotor deberá explicitar en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el «Boletín Oficial del Estado» en el que se haya publicado la declaración de impacto ambiental.

Conclusión.—En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto vía de alta capacidad para conexión de Guadalajara con la A-3 y la autovía de Castilla-La Mancha (autovía de La Alcarria) concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa y en las 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 del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 29 de abril de 2009.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

