

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

2232 *Resolución de 12 de febrero de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Variante de San Rafael, carretera N-VI, Madrid-A Coruña.*

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado 6 del anexo I del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Según la Orden AAA/838/2012, de 20 de abril, sobre delegación de competencias del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría de Estado de Medio Ambiente formular, por delegación del Ministro, las resoluciones de evaluación ambiental de competencia estatal reguladas en el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental.

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 construcción de una variante que sirva de alternativa al tráfico de paso por el núcleo urbano de San Rafael. Actualmente la N-VI atraviesa esta población mediante una travesía de cerca de dos kilómetros de longitud, soportando un intenso tráfico con un elevado porcentaje de vehículos pesados. A lo largo de la travesía existen varias intersecciones sin señalizar, así como una intersección en T semaforizada con la carretera N-603, en el p.k. 62+450. La N-603, a su vez, forma otra travesía de un kilómetro de longitud. El tráfico se incrementa los fines de semana y en periodos estivales, lo que genera importantes retenciones a lo largo del corredor urbano. Además, el tráfico se ha visto incrementado desde que se habilitó la variante de la N-VI a su paso por Guadarrama.

El proyecto se localiza en el término municipal de San Rafael, en la provincia de Segovia, Comunidad Autónoma de Castilla y León.

Como resultado de la fase de consultas ambientales previas del documento Inicial se definieron los Corredores A Norte y B Sur, y la posibilidad de un Corredor Central que unía ambos y que permitía la definición de alternativas que pasan del corredor A al B.

El corredor A, denominado corredor Norte, se sitúa por completo al norte de la N-VI, separándose de ésta en el p.k. 59+600 y finaliza en el p.k. 70+000 donde vuelve a conectar con la N-VI, siguiendo en planta el corredor de la AP-6. En su tramo inicial coincide con el ámbito de la zona urbana de San Rafael.

El corredor B, denominado corredor Sur, también se inicia en el p.k. 59+600 y finaliza en el p.k. 70+000 y se plantea centrado sobre el corredor de la N-VI, si bien tiene ampliaciones hacia el sur que bordean la población de San Rafael.

Alternativas estudiadas: En el estudio de impacto ambiental se evalúan 5 alternativas: la A1-a y la A-5 forman parte del Corredor Norte; las alternativas A-2 y A-4c están dentro del Corredor Norte discurriendo parte de su trazado por un Corredor Central finalizando el

trazado en la carretera N-VI existente; y la alternativa B-2b forma parte del corredor Sur. Las alternativas proyectadas, en sus tramos de nuevo trazado, tienen las características de una carretera convencional de velocidad de proyecto 80 km/h. La sección de la calzada es 7,00 metros y arcenes de 2,5 metros. La longitud de las alternativas es del orden de 10 kilómetros. Además del tronco de cada alternativa, se definen los enlaces y conexiones con la N-VI y otras carreteras existentes.

Alternativa A-1a, forma parte del corredor Norte. Es de nuevo trazado en su totalidad y discurre en paralelo a la AP-6 en su margen norte. Tiene su origen en el p.k. 60+000 de la N-VI actual. El trazado dispone de dos semienlaces al comienzo y al final del tramo, y dos enlaces completos: uno en la intersección con la N-603, al norte de la AP-6 junto al paso de dicha vía por debajo de la autopista de peaje y otro en la intersección con la variante de la carretera SG-7223.

Alternativa A-2, también forma parte del corredor Norte hasta el enlace de la AP-6 y la AP-61, donde pasará debajo de la AP-6 para tomar el corredor central y unirse con la carretera N-VI existente. Comienza a la entrada de San Rafael y discurre paralela a la AP-6 con un trazado muy similar a la alternativa A-1a, hasta la intersección con la N-603. Después, rodea el monte de utilidad pública de El Espinar para terminar en la intersección de la actual N-VI con la SG-P-5171. El trazado dispone de un semienlace al comienzo y de dos enlaces completos, uno donde se une con la N-VI existente y otro con la N-603, justo al norte de la AP-6 junto al paso de dicha vía por debajo de la autopista de peaje.

Alternativa A-4c, forma parte del corredor Norte. Utiliza la AP-6 existente entre los pp.kk. 58+000 y 61+000 aproximadamente hasta la salida de la misma en el peaje de San Rafael, donde el tronco de nuevo trazado toma el corredor central hasta alcanzar la N-VI existente. La alternativa enlaza con todas las carreteras con las que se cruza: AP-6, N-603 y SG-7223. La utilización de un tramo de autopista precisa de una zona de peaje.

Alternativa A-5, La Alternativa A-5 forma parte del Corredor A Norte, utilizando la AP-6 en todo el tramo de variante. Comienza con un enlace de acceso a la AP-6 desde la N-VI a la entrada de San Rafael y termina con otro enlace donde la autopista cruza por encima de la N-VI. Esta alternativa precisa la construcción de áreas de peaje en ambos enlaces.

Alternativa B-2b, es la única que se plantea dentro del corredor B Sur. Se trata de un planteamiento de túnel en mina. Se plantean dos conexiones con la N-VI a la entrada y la salida de la variante en túnel.

En el proyecto se selecciona la alternativa A-5 como la más adecuada mediante un análisis multicriterio, siendo además la más favorable ambientalmente. Las características del trazado son las siguientes:

Plantea la utilización de la AP-6 para la mayor parte de la variante desde el p.k. 57+000 al 66+000 aproximadamente. La longitud total del recorrido es de 10.309 m en dirección A Coruña y de 10.380 m en dirección Madrid. Para la conexión con la AP-6 y la N-VI se plantean dos enlaces. Los ramales de estos enlaces son los únicos de nuevo trazado en la alternativa seleccionada.

El enlace E-1 que conecta con la N-VI, consta de 4 ramales:

Ramal 1 de conexión de la N-VI hacia la AP-6 en dirección A Coruña. Tiene una longitud de 1.495,75 m. Cruza sobre la AP-6 y el río Gudillos para lo que se proyecta una estructura de 564 m.

Ramal 2 de conexión desde la AP-6 a la N-VI, ambas en dirección Madrid. Tiene una longitud de 891,26 m partiendo de la calzada de la AP-6. Conecta con el ramal 1 en su tramo bidireccional. Es necesaria una estructura que conecta con la del ramal 1.

Ramal 3 permite el movimiento de paso por la N-VI en dirección A Coruña. Cruza superiormente los ramales 1 y 2. La longitud es de 593,82 m. Se construye un viaducto de 336 m. Al final del ramal se vuelve a conectar con el carril de la N-VI en dirección A Coruña.

Ramal 4 permite el movimiento en la N-VI, en dirección Madrid. La longitud es de 309 m, y conecta con el ramal 1 al final del tramo.

El enlace E-2, consta de 6 ramales:

E-2 Ramal Bidireccional: Conecta la calzada dirección A Coruña con la AP-6, con la calzada de la N-VI. Su longitud es de 1.527 m. Se proyecta una estructura de 270,00 m para salvar el arroyo Arenales.

E-2 Ramal Entrada: Permite el movimiento desde la N-VI a la AP-6, ambas en dirección Madrid. Tiene una longitud de 575,50 m. Se hace necesaria una estructura de 300 m, para pasar entre las pilas del viaducto existente, y salvar el río Guidillos y los caminos que son atravesados.

Para que el enlace E-2 sea completo y poder tomar la AP-6 desde el Espinar, se definen el resto de los ramales:

Ramal 1: Se trata de un ramal tipo lazo de 1515 m de longitud. Parte del Ramal Bidireccional y toma la N-VI. Es bidireccional entre el Ramal 2 y el final.

Ramal 2: Permite el movimiento de paso por la N-VI dirección A Coruña. Tiene una longitud de 405 m y es unidireccional.

Ramal 3: Permite el movimiento de paso por la N-VI dirección Madrid. Tiene una longitud de 305 m y es unidireccional.

Ramal 4: Facilita el movimiento desde la la N-VI dirección A Coruña hacia el Ramal Bidireccional dirección Madrid. Tiene una longitud de 397,32 m.

Se ha tenido en cuenta la ampliación de calzada de la AP-6, en ambas direcciones.

2. Elementos ambientales significativos del entorno

Geomorfología. La zona presenta un relieve complejo con valles encajados y montañas con elevados desniveles. La unidad geomorfológica es un sistema de aterramiento fluvial asociado a los ríos Guidillos y Moros.

Hidrología superficial y subterránea. Toda la comarca es rica en aguas superficiales. Existen varios arroyos en el entorno de las poblaciones de El Espinar y San Rafael, acercándose desde el sur, atravesándolas y desembocando en el río Moros, a través del río Guidillos o del arrollo Arenales, pertenecientes a la Cuenca Hidrográfica del Duero. Los ríos y arroyos afectados por las alternativas propuestas son: río Guidillos y los arroyos de La Pililla, La Tejera y Arenales.

Suelos. Los suelos de la Sierra de Guadarrama son fundamentalmente ácidos o muy ácidos, debido a que se han desarrollado sobre rocas ácidas como granitos y gneises. Son pobres en nutrientes y con elevado contenido de materia orgánica, salvo en las parte bajas de la sierra de Guadarrama, que son suelos ricos en bases.

Vegetación. Se identifica en la zona de estudio el pinar formado principalmente por ejemplares de pino silvestre (*Pinus silvestris*) de variedad ibérica que incluye algunos de los bosques de coníferas más emblemáticos, con ejemplares de hasta 30 metros de altura y un sotobosque donde crecen enebro rastrero (*Juniperus communis subs. nana*) y piorno serrano (*Cytisus purgans*) en las cotas más altas, entre otras especies. Esta zona se verá afectada perimetralmente por todas las alternativas.

El roble rebollo o melojo se entremezcla con pinos en la parte más baja del pinar y forma pequeños robledales. Las afecciones a estas formaciones no son importantes.

Las dehesas y pastos típicos han ganado terreno al roble melojo (*Quercus pyrenaica*) y fresno (*Fraxinus*).

La unidad de vegetación de matorral procede de la degradación de la masa arbórea y corresponde a áreas dispersas de la zona de estudio.

Los bosques de ribera están estructurados en base a la disponibilidad de agua y conformados por saucedas arbustivas y arborescentes de sauce (*Salix purpurea*), ejemplares de chopo (*Populus alba*, *Populus nigra*), entre otras especies. Esta unidad se verá afectada por todas las alternativas.

Fauna. El pinar alberga especies como el buitre negro (*Aegypus monachus*) y el águila imperial (*Aquila adalberti*), entre otras especies importantes. Además, sirve de

dormidero y descansadero de población de individuos jóvenes de buitre leonado (*Gyps fulvus*) y águila real (*Aquila chrysaetos*). En las zonas de pinar es muy común encontrar diferentes especies de reptiles y anfibios. Las formaciones vegetales como bosque aciculifolio, bosque caducifolio, matorral, pastizales y vegetación de ribera y zonas húmedas albergan gran cantidad de especies faunísticas. Los mamíferos más comunes de la zona son: ardilla (*Sciurus vulgaris*), murciélago (*Barbastella barbastellus*), gato montés (*Felis silvestris*), corzo (*Capreolus capreolus*), jabalí (*Sus scrofa*), entre otros; estas dos últimas especies también se albergan en el pastizal. La vegetación de riberas y zonas húmedas es un hábitat idóneo para el desarrollo de la trucha común (*Salmo trutta*) y el tritón alpino (*Triturus alpestris*), entre otras especies.

Paisaje. En la zona de estudio se definen 5 unidades de paisaje: paisaje abierto de pastizal y zonas agrícolas, forestal, ríos y riberas, matorral y paisaje urbano y de infraestructuras. La mayor parte de las alternativas discurre por la Unidad Paisajística 1(U.P.1): Unidad de paisaje abierto, de pastizal y de zonas agrícolas. La calidad del paisaje de esta unidad se considera media, debido a la baja cobertura que tiene de vegetación, si bien los contrastes cromáticos o suelo vegetación son importantes. Las pendientes asociadas a esta unidad no son elevadas.

Espacios Naturales Protegidos. En la zona de estudio se localizan los siguientes espacios naturales protegidos por la Red Natura 2000:

LIC ES4160109 / ZEPA ES0000010 Sierra de Guadarrama.

LIC ES4110097 / ZEPA ES0000189 Campo Azálvaro-Pinares de Peguerinos.

LIC ES4160111/ZEPA ES0000188 Valles del Voltoya y el Zorita.

La zona de estudio se encuentra enclavada en la confluencia de estos tres espacios naturales protegidos, siendo por tanto una zona de una gran importancia en la interconexión de poblaciones entre estas tres zonas. Tal interconexión se ve dificultada por la numerosa presencia de las infraestructuras lineales en el área de estudio.

Las alternativas A-4c, la A-2 y la A-1a, que discurren en superficie son las que producen más afecciones en el perímetro de estos espacios.

Dentro de la Red de Espacios Naturales de Castilla y León se encuentra el Espacio Natural Sierra de Guadarrama (Ávila y Segovia).

Las alternativas A-1a, A-2 y B-2b afectan perimetralmente al límite del Espacio Natural. La A-1a y la A-2 afectarán a zonas de uso ordenado. La alternativa B-2b dicurre por zonas de uso limitado así como de uso compatible.

En la zona de estudio existen 10 hábitats naturales de interés comunitario, de los cuales el hábitat 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*, tiene carácter prioritario. Ninguno de los trazados de cada una de las alternativas, supone una ocupación superior a 1 ha en la suma de cada uno de los hábitats afectados y las alteraciones que se producen son únicamente perimetrales.

De acuerdo con el Real Decreto 63/2007 por el que se crea el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León, se declaró una zona de Microrreserva de Flora, localizada en una cuadrícula del Proyecto de Cartografía detallada de Hábitats, en la que está presente la especie *Euphorbia nevadensis* Boiss & Reut. Subsp. *Nevadensis*, clasificada como de atención preferente de acuerdo con el Anexo III del citado Real Decreto. Se localiza dentro de la zona de estudio dentro del paraje conocido como del Cerro de Cabeza de la Reina. Tan sólo las alternativas A-1a y A-2 ocupan una mínima superficie perimetral de la cuadrícula establecida como zona de protección de esta especie.

La zona objeto del estudio se encuentra en las proximidades de las Áreas Importantes para las Aves (IBAs) siguientes:

N.º 56 Umbría de Guadarrama usada para la nidificación de rapaces como el águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*), y buitre negro (*Aegypus monachus*), entre otras especies.

N.º 70 El Escorial-San Martín de Valdeiglesias, de extraordinaria importancia para el águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*), con un 15% de la población mundial. Además hay abundancia de otras rapaces como milano negro (*Milvus migrans*), milano real (*Milvus milvus*), búho real (*Bubo bubo*), entre otras.

Además, la zona de estudio es hábitat del águila imperial ibérica en Castilla y León. Todos los terrenos incluidos en el ámbito de aplicación del Plan de Recuperación del águila imperial, que no estén clasificados como Área Crítica, tendrán la consideración de Áreas Sensibles. Ninguna de las alternativas dicurre por el Área Crítica SG-5, área n.º 5. Las alterantivas B-2b y la A-1 atravesarían el área sensible del Plan de Recuperación.

La zona de estudio es también hábitat de la cigüeña negra (*Ciconia nigra*), en Castilla y León. Ninguna de las alternativas supondrá una invasión directa de la zona de protección de la cigüeña negra.

Medio socioeconómico. Las principales actividades de la economía de la villa de El Espinar han estado centradas en el aprovechamiento de los recursos naturales. En el sector primario las actividades más relevantes han sido la ganadería, destinada a la producción de lana, y la explotación forestal de los bosques y pinos. El sector servicios es en la actualidad el sector más relevante e importante de la economía.

Patrimonio Cultural. Las afecciones a las vías pecuarias serían: la alternativa A-1a afecta a 9 vías pecuarias, la A-2 a 10, la A-4a a 5, la A-5 a 3 y la B-2b a 5. En lo que respecta a la afección, la alternativa A-5 es la más recomendable puesto que intercepta a menor número.

Patrimonio arqueológico. No hay ningún yacimiento arqueológico con riesgo de afección por el proyecto. Tampoco hay Bienes de Interés Cultural próximos al ámbito del mismo. Del resto de los elementos patrimoniales, tan solo la ermita del Carmen (San Rafael), edificación cultural de 1915, situada en el paraje del arroyo Mayor, y la fuente de la Fuentecilla están situadas en la zona de estudio.

Montes de utilidad pública. En el área de estudio se encuentran los siguientes: MUP N.º 139 Cañada de los Gudillos, MUP N.º 138 Aguas Vertientes, MUP N.º 143 Dehesa Chica, MUP N.º 145 El Estepar, situados al este, sur, oeste y norte, del municipio del Espinar respectivamente.

Todas las alternativas los afectan perimetralmente, siendo las alternativas A-1a y la A-2 las que ocupan mayor superficie, afectando gran parte al perímetro del MUP 139 y parte del 145. La alternativa B-2b discurrirá por el MUP N.º 138 de manera subterránea, no causando invasión de la superficie.

3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto:

3.1.1 Entrada documentación inicial. Con fecha 17 de abril de 2008 tiene entrada en la Dirección General de Calidad y E Evaluación Ambiental el documento inicial del estudio informativo Variante de San Rafael, carretera N-VI, Madrid-La Coruña para iniciar el procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

3.1.2 Consultas previas, relación de consultados y contestaciones. Con fecha 28 de mayo de 2008 se inicia el periodo de consultas a organismos y entidades. 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 Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (en la actualidad Subdirección General de Medio Natural, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente).	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Confederación Hidrográfica del Duero del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (en la actualidad Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente).	X
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León (en la actualidad Consejería de Fomento y Medio Ambiente).	X
Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León (en la actualidad Consejería de Fomento y Medio Ambiente).	X
Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León (en la actualidad Consejería de Fomento y Medio Ambiente).	X
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León (en la actualidad Consejería de Fomento y Medio Ambiente).	X
Dirección General de Patrimonio y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.	
Ayuntamiento de El Espinar (Segovia).	
Ecologistas en Acción de Segovia.	

El contenido más destacable de las respuestas recibidas es, en síntesis, el siguiente:

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, informa que el proyecto está situado en una matriz de espacios de Red Natura 2000 y, entre otras cuestiones, el promotor debe elaborar un conjunto de medidas preventivas y correctoras que estén encaminadas a minimizar los impactos sobre la biodiversidad, siendo imprescindible el estudio de mecanismos pertinentes para facilitar la permeabilidad territorial, principalmente pasos de fauna, siguiendo las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente (2006), siendo adecuados en este caso los pasos inferiores multifuncionales, adaptados para mamíferos de todos los tamaños, anfibios y reptiles. Es importante el establecimiento de un programa de vigilancia ambiental en el que se resalte la aplicación de métodos de seguimiento de atropellos. El análisis de impactos potenciales debe realizarse teniendo en cuenta el impacto acumulado con otras infraestructuras existentes en la zona.

La Confederación Hidrográfica del Duero indica que la zona de estudio pertenece a la subcuenca de los ríos Adaja-Cega, siendo el río Gudillos el principal curso de agua del enclave en San Rafael, con los siguientes afluentes: Arroyo Secal Gasca de Mayor, arroyo Fuente de la Hiedra y arroyo de la Gargantilla. La localidad de El Espinar es atravesada por el arroyo de la Soledad, el arrollo Pililla y el arroyo de la Tejera que se juntan formando el arroyo de los Arenales a la altura del paso del cauce bajo la actual N-VI. El estudio de impacto ambiental deberá contener una descripción detallada de los cauces que se pueden ver afectados por la actividad, así como las actuaciones previstas y medidas correctoras propuestas. Además se deberán establecer entre otras, las medidas que eviten los procesos erosivos que pudieran producirse durante las obras de los cauces y su inmediaciones.

La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León informa que el proyecto coincide territorialmente con el Espacio Natural Protegido Sierra de Guadarrama, incorporado al Plan de Espacios Naturales de Castilla y León, y con los LIC ES4160109 y ZEPA ES0000010 Sierra de Guadarrama, LIC ES4110097 y ZEPA ES0000189 Valles del Voltoya y Zorita y LIC ES4160111/ZEPA ES0000188 Campo Azávaro-Pinares de Peguerinos. La zona de estudio se corresponde con el ámbito de aplicación del Plan de recuperación del águila imperial ibérica y área crítica SG-5, y con la zona de importancia del Plan de recuperación de la cigüeña negra, clasificadas en peligro de extinción. Existen 6 hábitats de interés comunitario: 4090 Brezales ortemediterráneos endémicos con aliga, 6220* Zonas suestépicas de gramíneas

y anuales del *Thero-Brachypodietea*, 6420 Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del *Molinion-Holoscheoion*, 91B0 Fresnedas Termólicas de *Fraxinus angustifolia*, 9230 Bosques galaico portugueses de *Quercus robur* y *Quercus pyrenaica*, 92A0 Bosques galería de *Salix alba* y *Pópulus alba*.

Por parte del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Segovia se informa de la proximidad de nidos de azor (*Accipiter gentilis*) y milano real (*Milvus milvus*), así como frecuentes observaciones de águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*) y águila calzada (*Hiaereatus pennatus*), que hacen de la zona un lugar de potencial nificación.

De los corredores propuestos, considera que el corredor A, siempre y cuando el trazado discurra paralelo a la AP-6 es la mejor opción desde el punto de vista de afección ambiental, ya que se trata de un corredor ocupado parcialmente por otras infraestructuras: autopista AP-6, carreteras N-603 y SG-A-7225, línea de ferrocarril Madrid-Segovia y distintas líneas eléctricas. Presenta menor afección a la red hidrográfica. El tramo del río Gudillos comprendido entre los túneles de Guadarrama y el peaje de la AP-6, se encuentra muy degradado, canalizado en gran parte entre muros de escollera. Es el corredor más alejado del área crítica del Plan de Recuperación del Águila Imperial Ibérica (SG-5), y de menos afección a hábitats de interés comunitario, aún proyectándose en este corredor una infraestructura en superficie.

Plantea una serie de recomendaciones para fijar la amplitud y nivel de detalle del estudio de Impacto ambiental.

La Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León considera que de los dos corredores propuestos, el corredor A siempre y cuando discurra paralelo a la autopista AP-6, es la mejor opción desde el punto de vista de la afección ambiental, directa o indirecta, sobre las especies y valores naturales del proyecto. Plantea una serie de recomendaciones para fijar la amplitud y nivel de detalle del estudio de impacto ambiental, teniendo en cuenta que en la zona de actuación se encuentran los LIC y ZEPA y valores naturales descritos también en el informe emitido por la Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente.

La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León, indica que en el área de estudio se encuentra la carretera autonómica SG-500 (de la N-VI a Ávila 501) perteneciente a la Red Complementaria Local. Considera la importancia del proyecto y la afección a la carretera SG-500, debiendo mantenerse sus condiciones de circulación y, en el caso de elegir el corredor B del estudio, conectar de manera óptima dicha carretera con la carretera N-VI.

3.1.3 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.

Con fecha 8 de septiembre de 2008, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, dió traslado a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, el resultado de las contestaciones a las consultas, con una copia de las contestaciones recibidas y los aspectos más relevantes que debía incluir el estudio de impacto ambiental.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. El 8 de septiembre de 2010 la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento sometió al trámite de información pública el estudio informativo Variante de San Rafael, carretera N-VI Madrid-A Coruña y remitió dicho estudio a los organismos consultados en cumplimiento del art. 9.3 de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental.

El 4 de febrero de 2011, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, recibió el expediente de información pública.

Durante el proceso de información pública y de consulta a administraciones públicas afectadas se han presentado un total de once alegaciones e informes, tres de ellas procedentes de administraciones públicas: Confederación Hidrográfica del Duero, del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino; Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de

Castilla y León; y ayuntamiento de El Espinar; cinco de empresas: Iberpistas, S.A.C.E.; Castellana de Autopistas, S.A.C.E.; Distribuidora Regional del Gas, S.A.; Segocer, S.L.; Cerro Cabeza Arenal, S.L.; dos de particulares y una procedente de una asociación ecologista, la Asociación Ecologista Centaurea.

El contenido ambiental más relevante de las alegaciones así como las respuestas del promotor son las siguientes:

La Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Duero del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, señala una serie de consideraciones a tener en cuenta en referencia a los caudales estimados, análisis hidrológico, metodología de cálculo hidráulico empleada y obras de drenaje cuando el trazado de la vía atraviese cauces de entidad, debiendo emplear en estos casos el caudal de 500 años de periodo de retorno. Se deberá presentar el estudio de elementos de protección contra la erosión a la entrada o salida de las obras proyectadas, diseñadas para minimizar los efectos de las modificaciones inducidas en los cauces (erosiones y/o socavación por velocidades elevadas y otros efectos), debiendo cumplir los aspectos del diseño indicados en la Instrucción 5.2-I.C de Drenaje Superficial y el documento «Control de erosión fluvial en puentes» del antiguo Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo de septiembre de 1988. Se diseñarán las protecciones pertinentes tanto para preservar el régimen natural del cauce como para asegurar la vida útil de las infraestructuras.

El promotor responde que dado el nivel del estudio de impacto ambiental, se ha empleado para todo el proyecto una cartografía a escala 1/5.000 y que con dicho nivel de detalle no se tiene suficiente precisión para la realización de estudios hidráulicos de inundabilidad de las avenidas del proyecto. Dichos estudios deben ser objeto del posterior proyecto de construcción. Indica que el emplazamiento de todas las estructuras se ha realizado con los criterios de buen uso habituales, situando los estribos de las mismas fuera del cauce y de su zona de servidumbre, dando permeabilidad lateral al cauce, y situando las pilas fuera del cauce de aguas bajas.

La Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, considera en su alegación que las actuaciones proyectadas no afectarán de forma apreciable, directa o indirecta, ya sean individualmente o en combinación con otros proyectos, a la integridad de los lugares de la Red Natura 2000, siempre y cuando se tomen las medidas detalladas en el estudio de impacto ambiental. Considera que las actuaciones proyectadas en la alternativa A-5 son compatibles con los objetivos de conservación establecidos en el Plan de Recuperación del Águila Imperial Ibérica en Castilla y León. Las poblaciones incluidas en el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León y presentes en el ámbito del proyecto, no se verán afectadas teniendo en cuenta el hábitat preferente de las mismas, así como las características y ubicación de la Alternativa A-5 y el área de préstamos. Tampoco se prevén afecciones significativas a las especies y hábitats de interés comunitario por la ejecución del trazado de la alternativa A-5, siempre y cuando se tengan en cuenta las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental. Respecto a la ubicación del área de préstamos, debido a la existencia de hábitat de interés comunitario en la parcela propuesta y a su buen estado de conservación dentro de una zona con elevada densidad de infraestructuras, se considera muy conveniente valorar otras alternativas a esta ubicación en zonas degradadas por aquellas. En el ámbito del proyecto de esta variante, se está ejecutando la ampliación de la autopista AP-6 entre el límite de los municipios de El Espinar y Villacastín, ambos ubicados en la provincia de Segovia. Se recomienda que si esta ampliación tuviera materiales sobrantes para vertedero se valore la posibilidad de su utilización y evitar así la apertura de nuevas zonas de préstamo. En caso de que no exista una alternativa de menos impacto para el área de préstamo se recomienda que se justifique expresamente esta circunstancia, incluyendo un proyecto de restauración que sea remitido a esta Consejería, para su valoración e informe.

El promotor contesta que en el proyecto de construcción se llevará a cabo un análisis más pormenorizado del emplazamiento de los préstamos y vertederos necesarios. Se estudiará la localización, caracterización y ubicación, tanto de los espacios adecuados

para albergar los materiales sobrantes de la traza, como de las zonas de préstamos. Estos emplazamientos tendrán en consideración las prescripciones impuestas en la Declaración de Impacto Ambiental, y se tomarán las ubicaciones propuestas en este estudio informativo como una alternativa más, las cuales deben ser analizadas junto con otras alternativas. A petición del órgano competente en materia medioambiental, en el proyecto de construcción se realizará un informe justificativo de la propuesta de emplazamientos de préstamos y vertederos, el cual será remitido a la Consejería de Medio Ambiente para contar con su aprobación.

El Ayuntamiento de El Espinar indica lo siguiente: En el enlace E-1, estudiar la posibilidad de mantener el acceso al núcleo urbano de Gudillos; en el enlace E-2, estudiar la posibilidad de construir un ramal que permita el acceso de vehículos que circulando por la AP-6 en sentido Madrid puedan incorporarse a la N-VI sentido Madrid y otro que permita el acceso de vehículos que circulando por la N-VI en sentido A Coruña, pudieran incorporarse a la AP-6 en sentido A Coruña; para que la variante funcione como alternativa a la N-603, solicita que se aclare el funcionamiento de los peajes y controles de los vehículos que accediendo por los enlaces E-1 y E-2 pretendan salir por el peaje de San Rafael; el cierre de la barrera acústica por pantallas en la zona de la AP-6 colindante con la Urbanización Prado de la Fonda de San Rafael, en el tramo correspondiente a la calle Cabeza Reina.

El promotor responde que en la fase del proyecto de construcción habrá de elaborarse un estudio de ruido detallado dentro del anejo de Ordenación Ecológica, Estética y Paisajística, analizando los niveles de ruido generados, estudiando la posibilidad de colocar barreras acústicas en los casos necesarios. En referencia al enlace E-1, el promotor indica que los condicionantes técnicos desestiman la ejecución de un acceso al núcleo urbano de Gudillos desde la carretera N-VI a través del camino frente a la Fuente de las Fuentecillas. Respecto al enlace E-2, el promotor indica que se corresponde con una actuación que queda fuera del ámbito que abarca el presente estudio informativo, existiendo alternativas que pueden resolver la problemática planteada. El promotor indica que la futura variante servirá de la misma forma como alternativa de la N-603. Se implantará la señalización necesaria para mantener correctamente informados a todos los usuarios de la autopista AP-6.

La Asociación Ecologista Centaura considera la alternativa seleccionada por el promotor la que menos inconvenientes conlleva desde el punto de vista medioambiental. Indica que una vez ejecutada la variante, debería ser de uso obligatorio para los vehículos pesados.

El promotor responde que el ahorro de tiempos de recorrido que supone utilizar una vía de alta capacidad como es la Autopista A-6, en una longitud de 10,3 km frente a un tramo en travesía con diferentes intersecciones a nivel, conllevará a que el vehículo pesado utilice este nuevo tramo en variante de forma preferente, por lo que no procede prohibir el tránsito de vehículos pesados por la travesía. Únicamente aquellos vehículos de origen-destino en las poblaciones de El Espinar o San Rafael, tendrán que utilizar el tramo de la N-VI.

La asociación ecologista propone que se lleve a cabo la mejora de la conexión de la carretera del Puente del Cristo por la N-VI para reducir la siniestralidad potencial, desplazando la conexión entre la carreteras N-VI y la carretera del Puente del Cristo, hacia el Este, con un nuevo trazado de esta última en el tramo final.

El promotor responde que una vez que esté ejecutada la obra de la Variante por la autopista AP-6, y se pueda proceder a la cesión de este tramo de la N-VI al Ayuntamiento de El Espinar, será éste quien decida las obras a ejecutar que mejor se adapten a su funcionalidad, con la colaboración del Ministerio de Fomento.

Iberpistas, S.A.C.E., Castellana de Autopistas, S.A.C.E. señala que la alternativa seleccionada (A-5) es incompatible con el contrato concesional que tiene suscrito la Administración General del Estado con las sociedades concesionarias. No se ha estudiado una compensación económica. Enumeran una serie de inconvenientes de carácter técnico y operacional de la alternativa seleccionada. Solicitan que se establezca un convenio con las empresas para la variante de San Rafael.

El promotor indica que dicha compensación económica habrá de establecerse con posterioridad a la tramitación el estudio informativo. En cuanto a otros aspectos expuestos en la alegación, se hace referencia a consideraciones sin suficiente justificación, y especialmente a la ampliación de la calzada de la AP-6 en este tramo afectado. Será el proyecto de construcción donde se analizará la necesidad de disponer de un cuarto carril en este tramo completo.

Las alegaciones recibidas de particulares se oponen a la Alternativa 5 propuesta por afecciones a sus propiedades o intereses, y por aspectos funcionales del trazado y sistema de peajes.

Posteriormente se reciben en el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, con fecha 22 de febrero y 7 de abril de 2011 respectivamente, la alegación procedente de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León, y un informe elaborado por la Confederación Hidrográfica del Duero, de fecha 3 de marzo de 2011. Las indicaciones incluidas en estos dos informes no cuentan con respuesta de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Con fecha 2 de noviembre de 2011, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicita a la Dirección General de Carreteras información complementaria sobre algunos aspectos del estudio de impacto ambiental, así como de la alegación y el informe recibidos fuera del plazo de la información pública, citados en el párrafo anterior. El 7 de junio de 2012, se recibe en al Subdirección General de Evaluación Ambiental, la documentación complementaria solicitada.

El contenido más relevante de la solicitud de información complementaria y la respuesta del promotor es la siguiente:

Justificar adecuadamente si se requiere o no la necesidad de ampliación de la calzada de la AP-6, en un cuarto carril en la zona afectada por el proyecto. El promotor responde que en ningún caso se considera necesario ampliar la calzada de la AP-6 por razones de tráfico.

Confirmar los datos del estudio de impacto ambiental relativos a la longitud total del trazado, viaductos, túneles, etc, en especial de la alternativa seleccionada. El promotor indica que una vez revisadas estas longitudes se han obtenido pequeñas modificaciones en las valoraciones de los impactos totales de cada una de las alternativas, no obstante estas modificaciones no son significativas y no alteran la elección de la alternativa 5 como la de menor impacto.

Responder a las conclusiones emitidas por la Confederación Hidrográfica del Duero, en su informe del 3 de marzo de 2011. El promotor indica que las conclusiones habrán de ser tenidas en cuenta en el proyecto de construcción que se redacte.

En relación al movimiento de tierras, plantear otras alternativas de ubicación del área de préstamos, con el fin de minimizar la afección a hábitats de interés comunitario, tal y como solicita la Dirección General de Prevención y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León. El promotor señala que ha consultado la cartografía actualizada de hábitats interés comunitario, y no identifican afecciones sobre la superficie cartografiada para la ubicación del área de préstamo, no considerando recomendable su cambio de ubicación.

Completar el estudio acústico del estudio de impacto ambiental de acuerdo con el anexo VII de la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León. El promotor señala que en el proyecto de construcción se realizará un estudio con mayor detalle centrado en la alternativa seleccionada en el que se tendrán en cuenta la rasante y los taludes proyectados. La utilización del trazado de la AP-6 en la alternativa propuesta supone una minimización de impactos acústicos frente a las opciones que plantean nuevos trazados viarios para la variante.

Responder al informe de alegaciones de la Dirección General del Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León, que requiere entre otras cuestiones, realizar una prospección arqueológica intensiva en la superficie afectada. El promotor realiza una prospección arqueológica intensiva de la alternativa

seleccionada. En las conclusiones de la prospección arqueológica se señala que no existen bienes arqueológicos inventariados que resulten afectados, salvo las Miras o Hitos de Piedra existentes en los márgenes de la N-VI, y que su ubicación actual no es la ubicación original.

Proponer medidas para evitar los impactos del proyecto sobre las vías pecuarias realmente afectadas. En el estudio de impacto ambiental se propone minimizar la afección sobre la Cañada Real Segoviana, aunque esta cañada no figura en el listado de vías pecuarias de la zona de estudio. El promotor subsana la errata contenida en el estudio de impacto ambiental indicando que la actuación proyectada no afecta a ninguna cañada real. La Cañada Real Segoviana discurre al oeste de la zona de estudio, interceptando la autopista AP-6 en el p.k. 68+500. La Cañada Real Leonesa discurre al oeste de la zona de estudio, encima de los túneles de Guadarrama.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis multicriterio para selección de alternativas. En el análisis ambiental, el estudio de impacto ambiental calcula el valor de los impactos para cada alternativa sobre diferentes factores ambientales, concluyendo que ninguna de las alternativas produce impactos severos o críticos.

El proyecto incluye un análisis multicriterio en el que se comparan las cinco alternativas estudiadas teniendo en cuenta varios criterios: medioambiental, funcional, económico y territorial.

En el análisis económico se analizan entre otros factores la cuantía de la inversión y el aprovechamiento de las infraestructuras existentes, siendo las alternativas más favorables la A4c y la A-5.

En el análisis funcional se analizan los índices de velocidad de planeamiento (media armónica de velocidades específicas de tramos homogéneos), calidad del trazado y seguridad de circulación, concluyendo que de manera global la mejor alternativa es la A-5.

El análisis territorial analiza el indicador de conexión con la red viaria existente. Este indicador valora el ahorro de tiempo que producirá cada alternativa en los viajes que se produzcan entre dos zonas del área de estudio. Las alternativas más favorables son la A-5 y la B-2b. La A4-C toma un pésimo valor debido a la penalización en el tiempo de recorrido por las paradas en los peajes.

En el análisis medioambiental se realiza una valoración cuantitativa de la incidencia de las acciones del proyecto sobre varios factores del medio tanto en la fase de construcción como la de explotación, estableciendo a través de la caracterización de impactos el grado de incidencia sobre estos factores. La alternativa A-5 produce 10 impactos compatibles y 13 impactos moderados, sobre los factores ambientales estudiados, y ningún impacto severo o crítico. Desde el punto de vista medioambiental la alternativa A-5, es la que menores impactos ambientales produce.

El promotor concluye una vez realizado el análisis multicriterio de las alternativas planteadas, la alternativa 5 es la más favorable.

4.2 Impactos significativos de la alternativa propuesta, medidas correctoras. En este apartado se presentan los impactos identificados por el promotor en el estudio de impacto ambiental, con la información complementaria remitida, así como las medidas correctoras propuestas por éste para minimizarlos.

Espacios naturales protegidos. En el enlace 2 se produce la afección a 0,661 ha aproximadamente de la ZEPA ES0000189 y LIC ES4110097 Campo Azálvaro-Pinares de Peguerinos debido al movimiento de tierras y las estructuras proyectadas para la construcción de los ramales.

De acuerdo con el informe de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, órgano competente en la gestión de la Red Natura, la alternativa A-5 propuesta no afectará de forma apreciable, directa o indirectamente, ya sea individualmente o en combinación con otros proyectos, a la integridad de los espacios de la Red Natura, siempre y cuando se adopten las medidas detalladas en el estudio de impacto ambiental.

Asimismo considera que las actuaciones son compatibles con el Plan de Recuperación del Águila Imperial Ibérica en Castilla y León. Las poblaciones de especies incluidas en el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León no se verán afectadas. No se prevén afecciones a las especies y hábitats de interés comunitario, con las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental.

Paisaje. El principal efecto negativo sobre el paisaje son los taludes y estructuras de los ramales de los enlaces, si bien se ubican en un espacio muy antropizado, transformado por la presencia de infraestructuras de transporte y zonas urbanizadas. En el ramal 1 del enlace 1 se construirá un viaducto de 564 m que cruza la AP-6 y el río Gudillos; en el Enlace 2, los ramales sobre el arroyo de Los Arenales son los que más impacto paisajístico pueden tener, por su altura sobre el terreno (máximas de 33 y 23 m) y su longitud (270 y 300 m), si bien están próximos al viaducto de la autopista, de mayor altura. Los taludes necesarios para la construcción de los ramales de los enlaces se diseñarán en el proyecto de construcción de tal manera que se asegure que la vegetación utilizada para la revegetación de los mismos pueda desarrollarse con estabilidad a largo plazo, de manera que los enlaces queden perfectamente integrados en el entorno afectado.

Suelo y movimientos de tierra. La estimación del balance de tierras de la alternativa seleccionada es de 172.271 m³ de tierras de préstamo. En la fase de construcción se realizarán actuaciones encaminadas a reducir la superficie de terreno afectada por las obras. El material necesario se obtendrá de préstamos y canteras existentes legalmente autorizadas. Por tanto, no se abrirán nuevas zonas de préstamos ni vertederos permanentes.

Con relación a la edafología, los efectos más importantes serán la destrucción y ocupación directa del suelo por la construcción de los ramales de los enlaces E-1 y E-2, la compactación del mismo en las áreas con presencia de instalaciones auxiliares y tránsito de maquinaria y vehículos de obra, y el riesgo de contaminación por vertidos accidentales.

Como medidas de protección, se procederá a la impermeabilización de las instalaciones auxiliares de la obra; se delimitarán mediante jalonamiento los perímetros de actuación y las zonas ocupadas por el proyecto; se realizará la retirada, almacenamiento y reutilización de la capa superior de tierra vegetal.

Hidrología superficial y subterránea. La principal afección sobre la hidrología se produce en el enlace 1 sobre el río Gudillos y en los ramales de acceso a la AP-6 próximos al enlace 2 sobre el arroyo de los Arenales. En la zona de cruce el río Gudillos se encuentra encajado y canalizado con escollera y el arroyo de Los Arenales cruza bajo la autopista AP-6 en la misma zona en la que será cruzado por dos ramales del enlace 2.

Según indica el promotor, no se afectará a los cauces ni se desviarán los cursos de agua. Los viaductos se han diseñado de forma que los estribos respeten la zona de dominio público, y las pilas se situarán fuera del cauce. Los pasos de agua se han sobredimensionado para evitar el efecto barrera presa. El estudio de impacto ambiental recoge una serie de medidas para minimizar el impacto sobre la hidrología.

Vegetación. Las actuaciones del proyecto afectan, aunque de forma no significativa, a una pequeña superficie de dos hábitat naturales de interés comunitario: 92A0 Saucedas negras *Rubus-Salicetum atrocinnereae* en los ramales del enlace 2 sobre el arroyo de Los Arenales y 4090 Brezales oromediterráneos *Genisto floridae-Cytisetum scoparii* en el ramal 4 del enlace 1. Asimismo se podría afectar a la vegetación de ribera del río Gudillos y del arroyo de Los Arenales.

En la alternativa seleccionada se eliminan unos 9.586 m² tanto de vegetación de generación espontánea como de cultivos de cualquier tipo, debido al desbroce y despeje durante la fase de construcción y ocupación de suelo donde se asentarán el trazado y las pistas de acceso utilizadas durante la ejecución de las obras. En la fase de construcción el promotor indica que se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, quedando los trabajos de obra restringidos al interior del perímetro jalonado. En el estudio de impacto ambiental el promotor señala medidas para la protección de árboles y arbustos durante las obras, así como medidas para el trasplante de ejemplares notables afectados por las obras.

Fauna. Las distintas especies que se encuentran en la zona de actuación están ligadas a los diferentes hábitats existentes en la misma. El promotor indica en el estudio de impacto ambiental que las voladuras se realizarán fuera del periodo reproductivo del águila imperial y la cigüeña negra, definiéndose un periodo restrictivo que abarcará desde el 1 de febrero al 15 de agosto, coincidiendo con las fechas establecidas por el Plan de Recuperación del Águila Imperial en Castilla y León, para evitar molestias a las poblaciones de águila durante la época de cría. La cigüeña negra tiene su puesta sobre el mes de abril y los pollos abandonan el nido en dos meses. Las obras de adecuación y drenaje se han diseñado para que quede espacio entre el cauce y las paredes interiores mediante la construcción de un pequeño escalón, a fin de facilitar su utilización como pasos de fauna, junto con otros diferentes aspectos que serán tenidos en cuenta en el proyecto de construcción. En el estudio de impacto ambiental se incluyen medidas correctoras para evitar atropellos mediante un vallado de tipo progresivo, con una base enterrada de un mínimo de 20 cm, y cada 500 m se dispondrá de dispositivos de escape. Respecto al tratamiento de los viaductos, entre otras medidas, se establecerán pantallas visuales a ambos lados, en los que la vegetación a implantar deberá tener mayor densidad.

Patrimonio cultural. En la prospección intensiva realizada en el estudio de impacto ambiental, no se ha detectado la existencia de yacimientos arqueológicos ni Bienes de interés Cultural (BIC). Sí se han detectado diferentes elementos antrópicos, que no son propiamente yacimientos arqueológicos, que son los siguientes:

Se verán afectados directamente por las actuaciones del proyecto, en el Enlace 1 las dos Miras, de la antigua carretera del siglo XVIII y la fuente de la Fuentecilla podrían ser directamente afectados por el ramal 4, y en el Enlace 2 dos Miras de la antigua carretera del siglo XVIII, similares a las del enlace 1, podrían ser afectadas directamente por la mejora de la N-VI.

Próximos a las actuaciones se encuentran: En el Enlace 1, la ermita del Carmen se sitúa a 250 m del ramal 2; el Puente de la Fuente de la Torera o Puente del Ingeniero, a 150 m del ramal 1; en el Enlace 2, hay varias construcciones próximas, como la ermita del Cristo del Caloco, ruinas de la Venta y pajares inmediatos, a unos 350 m del ramal bidireccional; un abrevadero, a 50 m del ramal bidireccional. Estos elementos no deben ser afectados por las actuaciones, con las medidas preventivas adecuadas.

Según la propuesta del estudio, las obras obligarán a levantar las 4 Miras de su emplazamiento actual; estos hitos se desmontarán con el debido cuidado, se hará un registro arqueológico, se almacenarán en lugar seguro y a la terminación de las obras se colocarán en el punto más próximo posible al de su ubicación actual.

Impacto acústico. El estudio de impacto ambiental señala que la alternativa propuesta por el promotor no implica que empeoren las condiciones sonoras en las zonas urbanas analizadas de Gudillos, San Rafael, la Estación de El Espinar y urbanizaciones colindantes con la N-VI. La utilización del trazado de la autopista AP-6 en la alternativa propuesta supone una minimización de impactos acústicos frente a las opciones que plantean nuevos trazados para la variante.

5. Condiciones al proyecto

Medidas preventivas y correctoras. Para el desarrollo de la Alternativa A-5 propuesta por el promotor, además de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, se deberán cumplir las siguientes medidas de protección ambiental específicas:

5.1 Protección atmosférica. Con objeto de minimizar la incidencia de las emisiones durante la fase de ejecución, se establecerá un control de la maquinaria para asegurar su correcto estado y funcionamiento.

Se adoptarán las medidas adecuadas (riegos periódicos, forma de transporte en obra, ubicación de las instalaciones auxiliares alejadas de zonas sensibles, etc.) para evitar las

molestias que el polvo generado durante la ejecución de las obras pueda producir sobre la población, los vehículos que circulan por la zona y la fauna, así como la incidencia sobre los cultivos y la vegetación.

5.2 Protección contra el ruido. En el estudio de impacto ambiental se analiza el ruido de las diversas alternativas, calculando las isófonas de 50 dB, que es la que corresponde al uso del suelo residencial para el periodo nocturno (23-7 h). Las isófonas se calculan, para cada subtramo de cada alternativa, con los valores del tráfico para el año horizonte, 2032. En base al planeamiento urbanístico vigente, se analizan los receptores en las zonas urbanas, pero sin diferenciar entre los diferentes usos. Como zonas de análisis se consideran los núcleos urbanos de Gudillos, San Rafael, la Estación de El Espinar y las parcelas colindantes con la N-VI. Se analizan las superficies afectadas por las isófonas y la variación porcentual de cada superficie en relación al valor de referencia de la alternativa 0.

El método empleado tiene por tanto sólo el valor de un análisis comparativo de las diferentes alternativas con la Alternativa 0 ó de no actuación. Por ello, no sirve para evaluar la población o las edificaciones con distintos usos que soportarían unos niveles de ruido determinados y las medidas correctoras que habría que adoptar, en su caso. Tampoco se ha tenido en cuenta el diseño de los enlaces, los taludes, las pantallas acústicas existentes en la autopista ni los obstáculos al ruido, naturales o artificiales.

Por ello, debido a las insuficiencias del análisis acústico realizado y al nivel de detalle del estudio informativo, como parte del proyecto de construcción se llevará a cabo un estudio acústico desarrollado de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, así como con los dos Reales Decretos que la desarrollan: El Real Decreto 1513/2005 en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y el Real Decreto 1367/2007 en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Igualmente será de aplicación lo establecido en la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León, así como en la normativa del Ayuntamiento de El Espinar, afectado por el proyecto. El estudio deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido, para el año previsto de puesta en servicio y para diversos años horizonte, dentro de la vida útil de la carretera a partir del año previsto de puesta en servicio. Se considerará la influencia conjunta de las principales infraestructuras de la zona (autopistas AP-6 y AP-61, carreteras nacionales N-VI y N-603, carreteras autonómicas y locales, ferrocarril, calles, caminos, polígonos industriales, etc.). Se tendrán en cuenta los taludes de la carretera, el relieve del terreno, estructuras, pantallas acústicas existentes, tipo de firme, entre otras características.

El estudio determinará asimismo la necesidad de desarrollar medidas de protección, del tipo de pantallas acústicas absorbentes u otras, para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Estas medidas, en las zonas donde sean necesarias se proyectarán teniendo en cuenta su integración en el paisaje.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en el entorno de los núcleos habitados pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

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

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, en todas sus facetas (aunque actualmente, según el estudio de impacto ambiental, la autovía no afecta a suelo con esta calificación, podría verse afectado por los ramales del enlace 1), la Dirección General de Carreteras enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y al ayuntamiento de El Espinar, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o

cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbano en la actualidad.

5.3 Zonas de préstamos, vertedero e instalaciones auxiliares. Balance de tierras: En el estudio informativo se realiza el balance de tierras para cada alternativa. Para la Alternativa A-5 propuesta los principales volúmenes de tierras son los siguientes, en m³:

Relleno: 246.885.
Explanada: 38.449.
Desmante: 113.064.
Déficit: 172.270.
Sobrante: 0.

Préstamos. De acuerdo con lo anterior, es necesario un volumen de préstamos de unos 172.271 m³. La zona de préstamos prevista (parte del recinto 2 de la parcela 110 del polígono 12 del municipio de El Espinar) no se considera ambientalmente adecuada por su vegetación, presencia de hábitat naturales de interés comunitario y los accesos desde las obras. Todas las tierras necesarias provendrán únicamente de canteras autorizadas con planes de restauración aprobados o de tierras sobrantes en obras próximas. Cualquier otra zona de préstamos requerirá una evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa de evaluación de impacto ambiental vigente: Real Decreto legislativo 1/2008, texto refundido de la Ley de evaluación de impacto ambiental de proyectos.

Vertederos. Según lo indicado en el estudio informativo, la alternativa propuesta no necesita vertederos permanentes al no haber tierras sobrantes de la excavación. Si se produjera algún excedente de tierras inertes sobrantes de la excavación sólo podrán tener como destino definitivo usos como rellenos de la carretera, restauración ambiental de taludes, glorietas, zonas de instalaciones o rellenos de canteras. En ningún caso se dispondrán vertederos permanentes de nueva creación. Cualquier otro lugar deberá ser objeto de evaluación ambiental de acuerdo con la normativa vigente. La tierra vegetal sobrante deberá ser utilizada en tareas de restauración de taludes, isletas, enlaces, áreas de instalaciones, vertederos, canteras, áreas degradadas, etc.

Zonas auxiliares. En el estudio informativo no se prevé la ubicación de la zona de instalaciones auxiliares. Deberá considerarse su ubicación en una zona que vaya a verse afectada por las obras, próxima a los enlaces, preferiblemente en el espacio situado entre sus ramales, o en todo caso, en zonas degradadas y con buena accesibilidad a la red viaria existente.

Caminos de acceso a las obras. Dada la proximidad del trazado de los enlaces previstos en el proyecto, a carreteras y caminos existentes, no se considera necesaria la apertura de nuevos caminos de obra, utilizándose la propia traza y los caminos y carreteras existentes. La apertura de cualquier nuevo acceso deberá ser justificada adecuadamente y de forma particularizada.

Zonas de exclusión de préstamos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a obra. Sin perjuicio de lo establecido en los párrafos anteriores de esta condición, en el proyecto de construcción se incluirá una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión los siguientes: espacios de la Red Natura 2000 y hábitats naturales de interés comunitario; zonas boscosas o con vegetación arbórea; acuíferos vulnerables a la contaminación; áreas de recarga; márgenes de ríos y arroyos; proximidad a núcleos urbanos (300 m); zonas de interés arqueológico; y zonas de elevado valor ecológico y paisajístico.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos (en su caso) e instalaciones auxiliares.

5.4 Protección de ríos y cursos de agua. No se dispondrán las pilas o estribos de los viaductos en los cauces de ninguno de los cursos de agua atravesados por los ramales.

Los estribos quedarán al menos a 10 m de la línea de máxima avenida ordinaria. Según el estudio informativo no es necesario el desvío de ningún curso de agua.

El proyecto de construcción contendrá un estudio detallado de las medidas para proteger los cursos de agua, tanto durante la fase de construcción como con la autovía en servicio. Durante las obras se adoptarán medidas encaminadas a evitar el arrastre de tierras de la zona de obras a los cauces del entorno –río Gudillos en el enlace 1 y arroyo de los Arenales y arroyo de La Tejera en el enlace 2– mediante barreras de retención de sedimentos, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

Con carácter previo a la realización de cualquier obra o actuación que afecte al dominio público hidráulico, deberá obtenerse autorización de la Confederación Hidrográfica del Duero, debiendo aportar proyecto justificativo y descriptivo de las obras proyectadas.

5.5 Protección de la fauna. De acuerdo con las medidas preventivas previstas en el estudio de impacto ambiental y en los informes de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, con objeto de evitar molestias a la fauna, no se realizarán voladuras, cimentaciones y, en general las actividades más ruidosas, en el periodo comprendido entre el 1 de febrero y el 15 de agosto.

Asimismo, para evitar molestias a la fauna, no se realizarán actividades de obra entre las 22 y las 8 horas, horario de actividad de las especies más sensibles, especialmente de mamíferos.

Para disminuir la afección a la fauna fluvial, en especial a la freza y alevinaje de la fauna piscícola, en los ríos y arroyos con caudal permanente se deberán evitar desvíos y pasos entre los meses de marzo y julio.

En el diseño de las medidas destinadas a la fauna: pasos, vallados, dispositivos de escape, adaptación de obras de drenaje, etc., se seguirán los criterios de la publicación del Ministerio de Medio Ambiente. 2006 «Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales». En la fase operativa del plan de vigilancia ambiental se tendrán en cuenta 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). Asimismo, todas las obras de drenaje incluidas las existentes, se adecuarán como pasos de fauna mediante la revegetación de sus accesos, banquetas laterales y otros elementos que se establecen en las Prescripciones Técnicas mencionadas.

5.6 Protección de la vegetación y el paisaje. Las actuaciones del proyecto afectan, aunque de forma no significativa, a una pequeña superficie de dos hábitat naturales de interés comunitario: 92A0 Saucedas negras *Rubus-Salicetum atrocineræe* en los ramales del enlace 2 sobre el arroyo de Los Arenales y 4090 Brezales oromediterráneos *Genista floridæ-Cytisetum scoparii* en el ramal 4 del enlace 1.

Para minimizar la afección a la vegetación por el ramal 4 del enlace 1, el trazado de este ramal en el tramo que coincide con la N-VI se realizará evitando actuar en la zona al sur de ésta, tanto en su trazado como en la fase de ejecución.

Con objeto de afectar en la menor medida posible a la vegetación de ribera de los cursos de agua atravesados: Río Gudillos y arroyo de Los Arenales los estribos y pilas de los puentes y viaductos de cruce se situarán al menos a 10 m de la parte exterior de dicha vegetación.

Antes del comienzo de las obras se jalonarán y señalizarán todos los accesos temporales de obra. También se jalonará la franja de ocupación de las estructuras de forma que se produzca la mínima afección a vegetación de ribera.

Se llevará a cabo la restauración de áreas degradadas ambientalmente, de los taludes, y de aquellas zonas de ribera que se vean afectadas por las obras.

Se realizará la recuperación de todas las formaciones vegetales que se vean afectadas por la actuación y en su entorno, en una superficie al menos igual a la ocupada por la infraestructura. Prioritariamente se localizarán estos en los terrenos marginales que queden sin viabilidad para su explotación debido a la ocupación y fragmentación originada por los

enlaces de la variante. En el proyecto de construcción deberá concretarse y cuantificarse la superficie afectada y también formar parte del proyecto las zonas a restaurar.

La revegetación de los taludes y glorietas se diseñará con especies propias de la flora local, evitándose el empleo de especies exóticas, en especial, de aquellas de carácter invasor. Para conseguir una integración paisajística adecuada el promotor revegetará con especies del entorno los desmontes originados en la construcción de los ramales de los enlaces E-1 y E-2, de entrada y salida de la AP-6. En el estudio de impacto ambiental se han seleccionado especies vegetales de árboles, arbustos y matas a utilizar en los desmontes y terraplenes a tratar y se han establecido una serie de medidas para el mantenimiento de dichas especies en las áreas restauradas.

5.7 Medidas de protección del patrimonio cultural. En el estudio informativo se ha realizado un estudio de valoración de afecciones al patrimonio basado en un análisis documental con la documentación recibida de las consultas realizadas al organismo competente de la Junta de Castilla y León para los bienes del patrimonio arqueológico e histórico y al ayuntamiento de El Espinar para los Bienes de Interés Cultural incoados o declarados en este municipio. En este análisis no se ha detectado ningún yacimiento arqueológico ni Bien de Interés Cultural en el ámbito del proyecto que pudiese ser afectado. Únicamente se sitúan en el ámbito de estudio la ermita del Carmen protegida por las Normas Subsidiarias de El Espinar y la fuente de la Fuentecilla, ambas en la proximidad de ramales del enlace 1.

El órgano ambiental solicitó, a la vista de la alegación de la Dirección General del Patrimonio de la Junta de Castilla y León, la realización de una prospección arqueológica intensiva de la superficie afectada por la variante. Esta prospección se llevó a cabo en febrero de 2012 y en ella se confirmó la inexistencia de yacimientos arqueológicos y Bienes de Interés Cultural. Sí se han detectado diferentes elementos antrópicos, que no son propiamente yacimientos arqueológicos:

Enlace 1: La ermita del Carmen se sitúa a 250 m del ramal 2; el Puente de la Fuente de la Torera o Puente del Ingeniero, a 150 m del ramal 1; las dos Miras, de la antigua carretera del siglo XVIII y la fuente de la Fuentecilla, podrían ser directamente afectados por el ramal 4. Los tres primeros se encuentran protegidos por las Normas Subsidiarias de Planeamiento de El Espinar, con protección integral para las Miras y la ermita, y ambiental para el puente. La Fuentecilla no tiene protección patrimonial específica.

Enlace 2: Hay varias construcciones próximas, como la ermita del Cristo del Caloco, ruinas de la Venta y pajares inmediatos, a unos 350 m del ramal bidireccional; un abrevadero, a 50 m del ramal bidireccional; dos Miras de la antigua carretera del siglo XVIII, que podrían ser afectadas directamente por la mejora de la N-VI, con la misma protección que las del Enlace 1.

En la fase de obras, se tomarán las medidas adecuadas para evitar toda afección directa o indirecta a los elementos más alejados del trazado: ermita del Carmen; ermita del Cristo del Caloco, ruinas de la antigua venta y pajares próximos. Se evitará la afección asimismo a los elementos situados más próximos al trazado (40-250 m): Puente de la Fuente de la Torera o del Ingeniero y abrevadero para el ganado. Para ello, se realizará un seguimiento arqueológico intensivo del movimiento de tierras, con las medidas de protección que de él se deriven, y el balizamiento en el caso del abrevadero.

En el proyecto de construcción se proyectará el ramal 4, en su trazado y elementos constructivos, de forma que no se afecte a la fuente de La Fuentecilla. En cuanto a las 4 Miras del siglo XVIII mencionadas, se proyectarán los ramales correspondientes de los enlaces para intentar evitar su afección. Si no fuese posible, se deberán levantar, realizar un registro de sus elementos, almacenarlas adecuadamente y volverlas a montar en la situación más próxima a su ubicación actual, todo ello de acuerdo con las indicaciones y supervisión del organismo competente de la Junta de Castilla y León.

Si con el proyecto de construcción se afectase a superficies no incluidas en la prospección ya realizada (accesos, instalaciones auxiliares, posibles modificaciones de trazado), formando parte del mismo se realizará, en coordinación con el Servicio Territorial

de Cultura de Segovia y la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León, una prospección arqueológica intensiva de estas superficies, en la que se prestará especial atención a los elementos mencionados anteriormente. De sus conclusiones se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, etnográfico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por arqueólogos de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

5.8 Mejora de la seguridad. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.

Con objeto de mejorar la seguridad del acceso al núcleo urbano de El Espinar desde la N-VI, por la carretera del Puente del Cristo, que podría verse afectada por el acondicionamiento de este tramo de la N-VI previsto en el proyecto, se desplazará la intersección de ambas carreteras hacia el sureste mejorando el diseño de la intersección con la N-VI, de acuerdo con la alegación presentada por la Asociación Ecologista Centaurea. En su proyecto se tendrá en cuenta la afección a la vegetación arbórea, al arroyo de la Tejera y a las Miras de la antigua carretera del siglo XVIII. El nuevo acceso deberá ser informado por el ayuntamiento de El Espinar.

Durante la construcción de la variante se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad del territorio y los accesos para vehículos y personas, en especial en las zonas más próximas a los núcleos urbanos (San Rafael, Gudillos, El Espinar, Estación de El Espinar) mediante una cuidadosa planificación del calendario de los trabajos, horario de los mismos, sistemas constructivos, desvíos provisionales, reposición de servicios, etc. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente. Se repondrán todos los caminos, y los servicios afectados en coordinación con las entidades responsables de su gestión. Para todo ello se mantendrá una estrecha coordinación con el ayuntamiento de El Espinar.

5.9 Utilización de neumáticos fuera de uso (NFU) en el firme de la carretera. En la ejecución del proyecto se utilizarán prioritariamente betunes modificados o mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso (NFU) 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).

5.10 Especificaciones para el seguimiento ambiental. El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental en el que se relacionan los aspectos que serán objeto de seguimiento ambiental en las fases de construcción y de explotación.

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de la presente declaración, de forma diferenciada para las fases de construcción y de explotación.

Antes de la aprobación del proyecto de construcción, la Dirección General de Carreteras remitirá al órgano ambiental un documento de integración ambiental en el que se recojan todos los aspectos ambientales del proyecto y en particular los que figuran en las condiciones de esta declaración.

Se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Se designará un Director Ambiental de las obras que, sin perjuicio de las competencias del Director Facultativo de las obras, será el responsable del seguimiento y vigilancia ambiental, lo que incluirá, además del cumplimiento de las medidas propuestas, la presentación de un registro del seguimiento de las mismas y de las incidencias que pudieran producirse, ante los organismos competentes, así como recoger las medidas a adoptar no contempladas en el estudio de impacto ambiental.

Se ha de llevar a cabo un seguimiento, vigilancia y control ambiental de los aspectos que figuran en el estudio de impacto ambiental, y en especial, de aquellos relacionados con las condiciones específicas de esta declaración de impacto ambiental.

Se prestará especial atención y serán objeto específico de seguimiento los siguientes aspectos:

a) Ruido: Seguimiento y control del ruido en la fase de explotación en los núcleos urbanos de Gudillos, San Rafael, estación de El Espinar y urbanizaciones aledañas a la AP-6, durante un periodo mínimo de tres años desde la puesta en servicio, de acuerdo con lo indicado en el apartado 5.2.

b) Fauna: Seguimiento y control de la no ejecución de actividades de obra restringidas durante los periodos diarios y anuales indicados en el apartado 5.5.

c) Vegetación: Seguimiento y control durante las fases de ejecución y de explotación, en especial de los elementos a los que se ha hecho referencia en el apartado 5.6.

d) Integración paisajística, en las diferentes fases de proyecto, las zonas afectadas por la construcción de los viaductos, taludes y zonas de instalaciones de obra.

e) Patrimonio cultural: Seguimiento arqueológico durante la ejecución de las obras, en especial de los elementos a los que se ha hecho referencia en el apartado 5.7.

Durante los primeros 3 años de la fase de explotación se elaborarán informes anuales e informes especiales, en respuesta a circunstancias excepcionales, que también se contemplan para la fase de construcción.

Los informes del Plan de Vigilancia Ambiental indicados anteriormente serán remitidos al órgano sustantivo y quedarán a disposición de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente que podrá requerirlos cuando lo considere oportuno.

El promotor deberá incluir en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado que se instalen sobre el terreno, la referencia del BOE en el que se ha publicado esta declaración de impacto ambiental.

En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Variante de San Rafael, carretera N-VI, Madrid-A Coruña, al concluirse que siempre y cuando se autorice en la alternativa A-5 y en las condiciones anteriormente señaladas que se han deducido del proceso de evaluación ambiental, quedaran adecuadamente protegidos el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 12 de febrero de 2013.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

Variante de San Rafael (Segovia)

