

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

16454 *Resolución de 5 de julio de 2023, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Autovía A-60. Valladolid-León. Tramo: Villanubla-Medina de Rioseco, P.K. 0+000 Al 27+000 (Valladolid)».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 21 de diciembre de 2009, la Secretaría de Estado de Cambio Climático formuló declaración de impacto ambiental favorable sobre el estudio informativo EI-1-E-148 «Autovía A-60. Valladolid-León. Tramo: Villanubla-Santas Martas», la cual fue publicada en el «Boletín Oficial del Estado» el 18 de enero de 2010, por lo que de acuerdo con la disposición transitoria primera de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, ha perdido su vigencia el 12 de diciembre de 2019.

Con fecha 24 de septiembre de 2021, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto «Actualización del Procedimiento de Evaluación Ambiental de la Autovía A-60. Valladolid-León. Tramo: Villanubla-Santas Martas (provincias de Valladolid y León)», remitida por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como promotor y órgano sustantivo.

El 3 de noviembre de 2021, es requerida al promotor información adicional, que es remitida el 23 de febrero de 2022. Analizada la documentación aportada, se constata que hace referencia al Tramo 1 del proyecto, desde el origen, P.K. 0+000, que conecta con el tramo Valladolid-Aeropuerto de Villanubla de la autovía A-60, hasta el P.K. 27+000, norte de Medina de Rioseco, y que el promotor desiste de la tramitación del procedimiento de evaluación ambiental del Tramo 2, hasta Santas Martas.

Asimismo, el 11 de mayo de 2022, el promotor remite aclaraciones sobre la nueva denominación del proyecto por lo que la presente declaración de impacto ambiental hace referencia al proyecto «Autovía A-60. Valladolid-León. Tramo: Villanubla-Medina de Rioseco, P.K. 0+000 al 27+000 (provincia de Valladolid)».

Alcance de la evaluación

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor y la documentación adicional recibida posteriormente para el tramo «Villanubla-Medina de Rioseco», y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo analizados por el promotor, así como los efectos sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto. Se incluye, asimismo, en la evaluación el proceso de participación pública y consultas.

No comprende el ámbito de la evaluación de seguridad y salud en el trabajo, ni de seguridad vial, ni otros que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos y están fuera del alcance de la evaluación de impacto ambiental.

1. Descripción y localización del proyecto.

El tramo de autovía A-60, objeto de esta evaluación, tiene una longitud aproximada de 27 Km. El trazado atraviesa los términos municipales de La Mudarra, Castromonte, Valdenebro de Los Valles, Valverde de Campos y Medina de Rioseco en la provincia de Valladolid.

Las características principales son:

- La autovía estará formada por dos calzadas de 7 m de anchura (dos carriles cada una) separada por una mediana de 10 m con arcenes exteriores de 2,50 m e interiores de 1,0 m.
- Se ha adoptado una velocidad de proyecto de 120 km/h.
- La autovía dispondrá de limitación total de accesos a las propiedades colindantes.
- Se estudian las conexiones con la red viaria existente, definiendo los movimientos necesarios en cada enlace.

Para la definición del proyecto, se han tenido en cuenta las consideraciones que se recogen tanto en la declaración de impacto ambiental de 21 de diciembre de 2009, como en la Aprobación definitiva de dicho estudio informativo (abril de 2010).

Se han diseñado tres enlaces:

- Enlace La Mudarra (P.K. 6+100) que enlaza con la carretera VA-910 que comunica con el municipio de La Mudarra.
- Enlace Medina de Rioseco (P.K. 18+500) que enlaza con la carretera VA-515 que comunica con el municipio de Medina de Rioseco.
- Enlace con CL-612 (P.K. 22+300).

A lo largo del tramo, se proyectan las siguientes estructuras: viaducto Arroyo Gorgollón (P.K. 3+150), viaducto Arroyo de Los Coruñeses (P.K.12+950), estructura Canal Macías Picavea (P.K. 19+050) y viaducto Río Sequillo (P.K. 20+300). También se proyecta un área de servicio en el P.K. 12+050.

El trazado finaliza en torno al P.K. 238 de la carretera N-601, aproximadamente a 180 m al oeste de dicha nacional. Se conectará a esta carretera mediante un ramal bidireccional y una glorieta.

Para obtener los materiales necesarios para la obra el promotor propone, tras el periodo de información pública y el desistimiento de la evaluación ambiental del Tramo 2, la utilización de parte del denominado Préstamo 1 en el EsIA (en la documentación adicional ha pasado a denominarse Préstamo PP-5), situado junto al área de servicio proyectada en el P.K. 12+000, y que se utilizará como vertedero para aquellos materiales procedentes de la excavación que no son aptos para su reutilización en la obra.

El EsIA propone 6 zonas de instalaciones auxiliares de obra, que se detallan en la siguiente tabla:

Denominación	P.K.	Uso actual	Superficie (m ²)	Observaciones
I.A.-1	1+900	Degradado.	7.000	Restauración.
I.A.-2	6+200	Cultivo seco.	3.000	Enlace.
I.A.-3	8+500	Cultivo seco.	5.000	Restauración.
I.A.-4	12+100	Cultivo seco.	10.000	Área de servicio.
I.A.-5	18+500	Cultivo seco.	3.000	Enlace.
I.A.-6	22+000	Cultivo seco.	3.000	Enlace.

Para los accesos a la obra se propone, en la medida de lo posible, la actual carretera, la franja de ocupación de la propia plataforma y a los futuros caminos de servicio.

El estudio informativo, junto con el estudio de impacto ambiental, están a disposición del público y pueden consultarse en el siguiente enlace:

<https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/buscador-participacion-publica/claves-ei1-e-148-12-va-4200-12-va-4210>

2. Tramitación del procedimiento.

Con fecha 5 de diciembre de 2020 se publica anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental en el «Boletín Oficial del Estado» y el 9 de diciembre de 2020, en el «Diario de Diario de León y Norte de Castilla», por el que se publica la aprobación provisional y se ordena la incoación del expediente de información pública del documento técnico «Actualización del procedimiento de evaluación ambiental de la autovía A-60. Valladolid-León. Tramo: Villanubla-Santas Martas (provincias de Valladolid y León)» y su estudio de impacto ambiental. Asimismo, el anuncio fue publicado en la prensa local y expuesto en la Demarcación de Carreteras del Estado y en los Ayuntamientos afectados, así como en la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Simultáneamente se consultó a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas, quedando recogida en el anexo I, la relación de entidades consultadas, las contestaciones emitidas y las alegaciones recibidas en el período de información pública.

Con fecha 24 de septiembre de 2021, se recibe solicitud de inicio y expediente para inicio de la evaluación ambiental, incluyendo el estudio informativo, el EsIA, las consultas y el resultado de dichas consultas y de la información pública realizada.

El 3 de noviembre de 2021, este órgano ambiental requiere al promotor información adicional al proyecto, que es aportada, con fecha 23 de febrero de 2022, haciendo referencia únicamente al tramo 1, desde el origen, P.K. 0+000, que conecta con el tramo Valladolid-Aeropuerto de Villanubla de la autovía A-60, hasta el P.K. 27+000, norte de Medina de Rioseco, desistiendo de la evaluación ambiental del tramo 2, hasta Santas Martas). Con posterioridad, comunica la definitiva denominación del proyecto que consta en esta resolución.

3. Análisis técnico del expediente.

A. Análisis de alternativas.

Además de la Alternativa 0, el EsIA estudia 2 alternativas que discurren por el mismo corredor que la alternativa elegida en el Estudio Informativo del año 2008. En ambas alternativas, a lo largo de todo su recorrido, se tienen en cuenta las consideraciones de la Declaración de Impacto Ambiental de 21 de diciembre de 2009, así como la Aprobación definitiva de dicho estudio informativo en abril de 2010.

Alternativa 0. No actuación. Esto supone dejar la situación tal y como está hasta ahora. Con el tráfico discurriendo por la nacional N-601, y atravesando los núcleos rurales a lo largo de su trazado

Alternativa 1. Corresponde con el trazado de la fase C del Estudio Informativo (año 2008).

Alternativa 2. El trazado discurre por el mismo corredor que la alternativa elegida en el Estudio Informativo de 2008, llevando a cabo una serie de modificaciones con el objeto de minimizar las afecciones a las líneas eléctricas que conectan con la Subestación de La Mudarra, ya sea por gálibos verticales o distancias horizontales, tratando de mantener la distancia de seguridad a las torres eléctricas y los aerogeneradores y minimizar la afección en los cruces con las canalizaciones de las líneas de evacuación de los parques eólicos y fotovoltaicos que se están desarrollando en la zona. A diferencia de la alternativa 1, la alternativa 2 no proyecta el enlace en el cruce con la autovía A-65 y N-601, (P.K. 25+000) y sí dispone un enlace en el cruce con la carretera CL-612 (P.K. 22+300).

El EsIA incluye un análisis multicriterio en el que se concluye que la solución más ajustada a la consecución del conjunto de los objetivos es la Alternativa 2.

B. Tratamiento de los principales impactos del proyecto:

B.1 Suelo, subsuelo y geomorfología:

Los principales impactos son los derivados de la ocupación del suelo, de la modificación de la morfología natural del terreno, tanto del trazado como de préstamos y vertederos, de los debidos a la inestabilidad y erosionabilidad de los taludes resultantes y de la posible contaminación de suelos por vertidos contaminantes ocasionales o accidentales.

De acuerdo con los datos incluidos en el EsIA, la ejecución del proyecto supondrá una ocupación aproximada de 310 ha. La altura máxima de los desmontes y terraplenes proyectados será de 25 m en el P.K. 16+150, aproximadamente 650 m de talud tendrán más de 15 m de altura y 610 m tendrán entre 10 y 15 m de altura.

Los volúmenes estimados de movimientos de tierras necesarios para la ejecución del proyecto se detallan en la siguiente tabla:

Concepto	Volumen (m ³)
Tierra vegetal.	625.153,07
Excavaciones.	3.608.085,30
Desmante total.	3.608.085,30
Núcleo.	5.117.304,79
Suelo adecuado.	1.130.778,81
Suelo Est-2.	82.788,13
Suelo Est-3.	333.872,53
Relleno total.	6.664.744,25

Las necesidades de material se obtendrán, además del material excavado, tanto de canteras como de préstamos localizados en la zona.

	Núcleo	Suelo adecuado	Suelo Est-2	Suelo Est-3	Suelo cemento
Canteras.	1.162.635,59	277.280,60	27.381,13	114.651,00	105.098,70
Préstamos.	828.128,32	831.091,43	0,00	219.221,53	0,00

El volumen total de material procedente de préstamo será de 1.878.441 m³. Para ello se propone el préstamo, situado aproximadamente en la mitad del trazado y alledaño a la traza. La capacidad mínima de extracción es de 2.500.000 m³. Además, se propone como punto de vertido de los materiales sobrantes de la obra. Se estima que será necesario verter 508.829,33 m³ de suelo inadecuado y no apto, así como 226.437,52 m³ de excedente de tierra vegetal.

Las principales medidas incluidas en el EsIA son: correcta selección de las zonas de obtención de materiales y vertederos, diseño de taludes, delimitación de los perímetros de obra mediante jalonamiento y mallas plásticas de protección en las zonas más sensibles, gestión adecuada de la tierra vegetal y restauración paisajística de las superficies resultantes.

B.2 Agua:

Los principales cursos de agua existentes en el ámbito afectado por el proyecto son el río Sequillo y los arroyos del Gorgollón y los Coruñeses. También hay que destacar la presencia del Canal de Macías Picavea, que es un cauce artificial para uso agrario.

Durante la fase de obras, los impactos más importantes se producirán por contaminación de las aguas, vertidos de escombros y arrastre de materiales incontrolados a los cauces. Las oficinas de obra y vestuarios producirán aguas residuales que, dependiendo del número de trabajadores pueden suponer un caudal de tratamiento considerable.

Durante la fase de explotación, el riesgo más evidente son los vertidos accidentales en la red viaria de hidrocarburos y otros elementos contaminantes, así como las aguas de escorrentía de las calzadas que, debido a la abrasión de los neumáticos y los productos de combustión, pueden llevar cierta carga contaminante. Otro impacto que se puede producir es un efecto barrera de la autovía sobre el flujo del agua, con lo que se producirá el represamiento de las aguas, en caso de que no se dimensionen correctamente las obras de drenaje.

Desde un punto de vista hidrogeológico, la mayor parte de la superficie afectada por el proyecto, aproximadamente el 78%, está formada por materiales no permeables.

De acuerdo con el EsIA, el diseño del drenaje transversal, en el caso de todas las grandes estructuras, se ha calculado para un período de retorno de 500 años, mientras que los cálculos en el caso de cauces secundarios, estacionales y vaguadas, se ha realizado para un periodo de retorno de 100 años, lo cual asegura el buen funcionamiento hidráulico en la zona. La dimensión mínima de las obras de drenaje transversal será marco de 2x2 m y los viaductos de los principales cauces tendrán las siguientes dimensiones: viaducto arroyo Gorgollón (P.K. 3+150) 50 m, viaducto arroyo de Los Coruñeses (P.K.12+950) 89,1 m y viaducto Río Sequillo (P.K. 20+300) 188,9 m.

Como medidas de protección de la hidrología durante las obras, el proyecto contempla, entre otras, la planificación de rutas y ubicación de elementos auxiliares, la instalación de barreras de sedimentos en las cercanías de los cauces principales, la instalación de balsas de retención y decantación en la construcción de viaductos, la instalación de balsas de sedimentos en las zonas auxiliares de obra y la impermeabilización de los parques de maquinaria.

En la fase de explotación, al menos en el caso del río Sequillo, se preservará la calidad de las aguas frente a posibles vertidos accidentales y arrastres desde las calzadas, mediante la instalación de balsas de retención de hidrocarburos, funcionales también como balsas de sedimentación, que eviten su llegada a los cauces.

La Confederación Hidrográfica del Duero considera necesario tener en cuenta todos los aspectos recogidos en su informe, cuyos principales puntos se resumen a continuación:

- Cuando se redacte el proyecto constructivo, con las correspondientes y definitivas obras de drenaje, se deberán presentar a la Confederación Hidrográfica del Duero todos los cálculos hidrológicos e hidráulicos acorde con lo dispuesto en la Norma 5.2-I.C. de Drenaje Superficial de la Instrucción de Carreteras.

- En principio, la traza de la futura autovía A-60 se encuentra fuera del «Área de Entorno» del Canal de Castilla (franja de 200 m desde las márgenes del canal), no obstante, si cualquiera de las actuaciones afectara a esta zona se deberá pedir la correspondiente autorización a la Confederación Hidrográfica del Duero y al Ministerio de Cultura y Deportes antes de acometer la obra.

- Desde el punto de vista de la planificación hidrológica, se tendrá en cuenta el Plan Hidrológico vigente.

- Se analizarán y valorarán todos los efectos previsibles sobre las aguas superficiales y subterráneas, de la alternativa final propuesta para el proyecto de construcción con un mayor grado de detalle: posibles afecciones al dominio público hidráulico, zona de policía y servidumbres, posibles captaciones o usos de aguas superficiales y/o subterráneas afectadas, posibles afecciones a la calidad de aguas superficiales y/o subterráneas y posibles afecciones a Zonas protegidas de la Directiva Marco del Agua.

En respuesta a dicho informe, el promotor afirma que todos los aspectos señalados serán tenidos en cuenta en fase de proyecto de construcción.

B.3 Calidad del aire:

Durante la realización de las obras, el movimiento de tierras y la circulación de la maquinaria pesada producirán emisiones a la atmósfera, principalmente partículas y polvo. En menor medida, la maquinaria y los vehículos de obra emitirán gases a la atmósfera producto de la combustión y funcionamiento de sus motores.

En la fase de explotación, existe una reducción en los efectos contaminantes, incluso teniendo en cuenta, que la mejora del trazado en esta vía generará, previsiblemente, un aumento de tráfico. Este aumento se verá compensado por la disminución de las emisiones de los vehículos al hacerse más fluido el tráfico. Además, es importante destacar que, tras la modificación del trazado, la mayor parte del tráfico dejará de atravesar los núcleos rurales.

Las principales medidas incluidas en el EsIA son: riegos, tapado de las cajas de los camiones que transporten tierras, control de la velocidad, instalación de zonas de lavado de ruedas, revegetación progresiva y control de gases y partículas contaminantes de los motores de la maquinaria de obra.

B.4 Calidad acústica:

Durante las obras, es previsible un aumento de ruido asociado a la maquinaria de obra y al desarrollo de las obras más ruidosas (voladuras, movimientos de tierra, etc.), lo que originará molestias a las poblaciones afectadas y a la fauna de la zona.

Como medidas protectoras, el EsIA propone la limitación de las obras en el periodo nocturno, en el entorno de núcleos habitados, y medidas generales de mantenimiento y utilización de la maquinaria.

El EsIA incluye un estudio acústico para la fase de explotación en el que se detallan las siguientes conclusiones:

- Ninguna zona de suelo urbano ni ninguna vivienda aislada se verán afectadas por niveles de ruido superiores a los establecidos por la legislación vigente.
- Se considera necesario establecer medidas de protección acústica en el entorno de la Zona de Especial Conservación (ZEC) «Montes Torozos y páramos de Torquemada y Astudillo», del P.K. 0+000 al 2+400 margen izquierdo, mediante diques de tierra o pantallas.
- Los proyectos de construcción deberán concretar, según los trazados definitivos, las afecciones por ruido a la escala de detalle de trabajo correspondiente, así como definir, en su caso, las medidas de protección necesarias.

B.5 Vegetación, flora y hábitats de interés comunitario (HIC):

El impacto que la construcción y puesta en funcionamiento de la vía cause sobre la vegetación de la zona se producirá principalmente por la eliminación o destrucción de vegetación, causada por el desbroce y despeje de la zona a ocupar.

En el tramo de A-60 proyectado predominan los cultivos de secano y solo se cruza un cauce con vegetación de ribera arbórea desarrollada, el río Sequillo. Al principio del trazado, por el lado oeste de la nacional, hay algunas manchas de vegetación arbórea (encinar-quejigar), pero que no serán afectadas. Hasta el P.K. 6+900 el trazado ocupa tierras de cultivo, luego, durante unos 400 m, se afecta a unas zonas repobladas con pinar, para posteriormente seguir su ocupación principalmente sobre tierras de cultivo de secano. A la altura de cruce sobre el arroyo de los Coruñeses, se afecta a una pequeña mancha de matorral. Una vez cruzado el cauce, de nuevo dominan los terrenos de secano, hasta el P.K. 16+000, donde el terreno tiene mayor pendiente y hay una tesela de pinar de unos 100 m de ancho, luego se bordea una zona de matorral, afectándola marginalmente a la altura del P.K. 17+000. Posteriormente el trazado se acerca a áreas

de riego del Canal de Macías Picavea por lo que el trazado afecta a terrenos agrarios en los que se alternan regadío con secano. A la altura del P.K. 20+300 cruza el río Sequillo, que tiene vegetación de ribera, aunque el cruce se realizará mediante un viaducto evitando la afección a este tipo de vegetación. A partir de este cauce, las tierras situadas al otro lado del río son de secano, hasta el final del trazado.

Se estima que el 98% del territorio atravesado está ocupado por cultivos de secano y regadío.

En cuanto a la afección a los HIC, en el EsIA se han cartografiado los presentes en el área de estudio y se han estimado las superficies afectadas. Entre los hábitats presentes en el ámbito de estudio existe uno que es de carácter prioritario, 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales (*Thero-Brachypodietea*) (1.045 m²) y dos no prioritarios, 4090 Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga (1.045 m²) y 6420 Prados mediterráneos de hierbas altas y juncos (*Molinion-Holoschoenion*) (52.156 m²).

Las principales medidas de protección de la vegetación incluidas en el EsIA son: instalación de protectores arbóreos, trasplantes, medidas de protección en viaductos, establecimiento de un programa de prevención y plan de extinción de incendios y restauración y revegetación de los hábitats alterados y de las superficies denudadas como consecuencia del proyecto.

El informe de la Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal de Castilla y León indica que no existe coincidencia con ejemplares incluidos en el Catálogo Regional de Árboles Notables. También, destaca, la posible presencia de 2 especies de flora protegida, según lo establecido en el Decreto 63/2003, de 22 de mayo, en 2 cuadrículas UTM de 10 x 10 km, en la provincia de León, por lo que no es de aplicación al tramo finalmente objeto del proyecto. Además, considera que las actuaciones previstas no suponen afección significativa a los HIC siempre y cuando se cumpla que en las plantaciones efectuadas para la restauración de los terrenos por las obras y para la integración paisajística de la infraestructura, se empleen especies acordes a los hábitats presentes en la zona y que el Material Forestal de Reproducción a emplear cumpla lo establecido en el Decreto 54/2007, de 24 de mayo, por el que se regula la comercialización de los materiales forestales de reproducción en la Comunidad de Castilla y León, y su procedencia este conforme con el Catálogo de Material Forestal de Reproducción vigente que los delimita y determina.

B.6 Fauna:

El ámbito de estudio es una zona muy antropizada, en lo que se refiere a ambientes faunísticos, predominan los cultivos de secano y, en menor medida, los de regadío, asociados a la cuenca del río Sequillo y del canal de Macías Picavea, en cuyas riberas aparece vegetación arbóreo-arbustiva de ribera. Destaca al inicio del trazado una zona arbolada de encinas y quejigos, en la margen izquierda de la nacional que no será afectada por el trazado, y algunas tierras agrarias reforestadas con pinar que se encuentran salpicadas a lo largo del trazado.

Los principales efectos del proyecto sobre la fauna son: destrucción de biotopos (principalmente llanuras cerealistas que son hábitat de aves esteparias, entre las que destaca la avutarda y el cernícalo), molestias a la fauna (serán más importantes en las épocas de puesta y cría de las diferentes especies), riesgo de atropellos (se minimizará con el vallado de la autovía y probablemente es mucho mayor en la actual carretera N-601) y efecto barrera (los principales corredores son los cauces y las áreas arboladas).

El promotor considera que, de manera general, se cumplen las densidades mínimas de pasos para la fauna en hábitats transformados por actividades humanas (1 paso/km para pequeños vertebrados y 1 paso/3 km para grandes mamíferos) indicadas en el documento «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada). Documento n.º1 (2015)», con las obras de drenaje y estructuras proyectadas.

P.K.	Elemento estructural	P.K.	Elemento estructural
0+680	Marco 2 × 2 m.	18+900	Marco 2 × 2 m.
1+100	P.I. 1.1.	20+300	Viaducto río Sequillo (188,9 m).
1+500	Marco 7 × 3,5 m.	20+450	P.I. 20.4.
3+150	Viaducto arroyo Gorgollón (50 m).	21+150	Marco 2 × 2 m.
3+780	Marco 2 × 2 m.	21+440	Marco 2 × 2 m.
5+040	Marco 2 × 2 m.	21+660	Marco 2 × 2 m.
7+750	P.S. 7.7.	21+910	Marco 2 × 2 m.
7+860	Marco 2 × 2 m.	22+540	Marco 2 × 2 m.
9+500	Marco 3 × 2 m.	23+760	Marco 2 × 2 m.
10+970	P.S. 10.9.	23+850	Marco 2 × 2 m.
12+920	Viaducto arroyo Coruñeses (89,1 m).	23+980	Marco 2 × 2 m.
13+820	Marco 2 × 2 m.	24+410	Marco 2 × 2 m.
14+915	P.S. 14.9.	24+465	P.I. 24.4.
15+915	P.S. 15.9.	24+640	Marco 2 × 2 m.
16+100	Marco 2 × 2 m.	25+000	Marco 2 × 2 m.
16+380	Marco 2 × 2 m.	25+080	Marco 2 × 2 m.
16+590	Marco 2 × 2 m.	25+300	P.I. 25.3.
17+600	P.S. 17.6.	25+310	Marco 2 × 2 m.
18+120	Marco 2 × 2 m.	25+490	Marco 2 × 2 m.
18+490	P.I. 18.4.	25+930	Marco 2 × 2 m.
18+600	Estructura Canal Macías Picavea.	26+860	Marco 2 × 2 m.
18+800	P.I. 18.8.		

Las principales medidas para la protección de la fauna durante las obras incluidas en el EsIA son: se restringirá la franja de obras mediante su señalización, se evitará la instalación de elementos auxiliares en las zonas de mayor interés faunístico, se evitarán las actividades más ruidosas en el periodo anual en el que la mayoría de los vertebrados de la zona se reproducen (entre el 1 marzo y el 15 junio), se protegerán los ecosistemas acuáticos con el adecuado diseño y ejecución de los viaductos y se evitará la iluminación nocturna durante las obras.

Durante la explotación las medidas propuestas por el EsIA hacen referencia al cerramiento, a los dispositivos de escape, a los pasos de fauna, a la reposición de líneas eléctricas seguras para la avifauna, a rampas de escape en elementos de drenaje y a la instalación de refugios de quirópteros.

El informe de la Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal de la Junta de Castilla y León indica que no existe coincidencia con ámbitos de aplicación de planes de recuperación o conservación de especies protegidas, afirma que tiene constancia de la presencia de especies de fauna de cierto interés y dice expresamente que el EsIA presenta medidas suficientes de protección a especies de fauna, con pasos para fauna debidamente dimensionados, y refugios para quirópteros bajo viaductos. Además, señala las siguientes medidas a adoptar para minimizar la afección a la fauna: la instalación de majanos de piedra natural, proveniente de la misma obra, distribuidos a lo largo del trazado, próximos a las entradas de los pasos de fauna, que permitan el

refugio de pequeños y medianos mamíferos y la instalación de pantallas opacas para obligar a la avifauna a elevar el vuelo, al menos, en el viaducto del arroyo del Gorgollón.

B.7 Espacios naturales protegidos:

El tramo de la autovía A-60 proyectado no afecta directamente a ningún espacio natural protegido, el más próximo es la ZEC «Montes Torozos y páramos de Torquemada y Astudillo» y no es afectado de manera directa por el trazado ya que discurre por la margen oriental de la N-601, mientras que este espacio protegido se localiza al otro lado de la nacional. Se podría producir una afección indirecta entre el P.K. 0+000 y el 3+000.

El informe de la Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal de Castilla y León dice expresamente que las actuaciones proyectadas, ya sea individualmente o en combinación con otros proyectos, no causarán perjuicio a la integridad de los lugares incluidos en Red Natura 2000, siempre y cuando se elija la alternativa 2 y, además, se cumplan las condiciones expuestas en dicho informe, así como las medidas preventivas y correctoras recogidas en el EsIA, por ser éstas también imprescindibles para evitar su afección, todas ellas recogidas en las condiciones de la presente resolución.

B.8 Paisaje:

El paisaje del área de estudio se caracteriza por un relieve generalmente llano, con suaves lomas en las que el uso dominante del suelo es el cultivo en secano.

El EsIA manifiesta que la implantación de una infraestructura lineal de esta entidad en una zona llana, sin muchas elevaciones importantes, si bien, hace que la cuenca visual sea más amplia, y que la infraestructura se pueda observar desde más puntos, normalmente el observador estará a la misma altura que la autovía, por lo que la misma revegetación de desmontes y rellenos, generará una barrera visual que minimizará el impacto fácilmente.

El trazado sólo tiene algunos desmontes de mayor entidad (25 m), antes de llegar a Medina de Rioseco (PP.KK. 15+400 a 15+960), el resto del trazado, hay pequeñas lomas que no suponen taludes de más de 10 m de altura.

El impacto paisajístico se ha intentado reducir, procurando que el trazado ocupe el actual corredor de la N-601, donde ya el paisaje ha sido alterado.

B.9 Patrimonio cultural, montes de utilidad pública, vías pecuarias, históricas y recreativas:

Se ha llevado a cabo la prospección arqueológica de los subtramos Villanubla-La Mudarra y La Mudarra-Medina de Rioseco, cuyos informes técnicos correspondientes, recibidos de conformidad por la Comisión de Patrimonio Cultural de Castilla y León en las sesiones de febrero y noviembre de 2019 respectivamente, en los que se incluyen las propuestas de actuación que se detallan en las condiciones de la presente resolución.

La tabla siguiente sintetiza los elementos patrimoniales afectados o próximos al nuevo trazado de la autovía A-60, entre Villanubla y Medina de Rioseco:

Elemento/yacimiento	Atribución tipológica	Atribución cronológica	Distancia a la traza (a la banda de ocupación y al eje central teórico)
Tren económico Valladolid- Medina de Rioseco.	Infraestructura ferroviaria.	Contemporáneo.	Al oeste de la plataforma (ya construida), en la conexión entre enlace y N-601.
Casa del Entremuro I (Hallazgo aislado).	Puntas Palmela.	Campaniforme.	200 m al este del eje.
La Boquilla.	Yacimiento arqueológico.	Visigodo.	80 m al poniente del eje.
Tren económico Valladolid- Medina de Rioseco.	Infraestructura ferroviaria.	Contemporáneo.	En el eje.

Elemento/yacimiento	Atribución tipológica	Atribución cronológica	Distancia a la traza (a la banda de ocupación y al eje central teórico)
Caseto agrícola.	Construcción agrícola.	Contemporáneo.	En la traza, 8 m al eje.
Palomar 1.	Construcción agrícola.	Contemporáneo.	118 m al SO, 142 m al eje.
Galerías y pozos en Finca de los Coruñeses.	Abastecimiento de agua.	Contemporáneo.	100 m al NE, 130 m al eje.
Palomar 2, junto Finca de los Coruñeses.	Construcción agrícola.	Contemporáneo.	90 m al NE, 120 m al eje.
Marra/hito.	Hito/Mojón.	Moderno/Contemporáneo.	32 m al O, 50 m al eje.
Tren económico Valladolid- Medina de Rioseco.	Infraestructura ferroviaria.	Contemporáneo.	En el eje.
Senda Toresana I.	Yacimiento sin diferenciar.	Romano Altoimperial.	85 m al S, 118 m al eje.
Senda Toresana II.	Yacimiento sin diferenciar.	Tardorromano.	270 m al S, 310 m al eje.
Tren económico Valladolid- Medina de Rioseco.	Infraestructura ferroviaria.	Contemporáneo.	En el eje.
Palomar 3, junto Caserío de Costilla.	Construcción agrícola.	Contemporáneo.	84 m al O, 115 m al eje.
Olleros.	Yacimiento sin diferenciar.	Indeterminado.	285 m al O, 300 m al eje.
Tren Medina de Rioseco- Palanquinos.	Infraestructura ferroviaria.	Contemporáneo.	En el eje.
El Bosque IV.	Yacimiento sin diferenciar.	Hierro I.	32 m al O, 53 m al eje.
El Bosque III.	Yacimiento sin diferenciar.	Prehistórico. Indeterminado.	65 m al O, 90 m al eje.
El Bosque I.	Yacimiento sin diferenciar.	Prehistórico. Indeterminado.	490 m al O, 510 m al eje.
El Bosque II.	Yacimiento sin diferenciar.	Prehistórico. Indeterminado.	215 m al O, 233 m al eje.
Sangradera III.	Yacimiento sin diferenciar.	Prehistórico. Indeterminado.	80 m al O, 105 m al eje.
Sangradera I.	Yacimiento sin diferenciar.	Hierro I.	26 m al E, 48 m al eje.
Sangradera II.	Yacimiento sin diferencias.	Prehistórico Indeterminado.	86 m al O, 107 m al eje.

El EsIA ha estimado una afección de 20.900 m² del Monte de Utilidad Pública «Patacaballo y La Vega» y 10.460 m² del Monte Gestionado por la Junta de Castilla y León «Eriales de Medina de Rioseco».

El EsIA propone la reposición de las vías pecuarias afectadas para lo cual se proyectan las siguientes estructuras de paso:

P.K.	Elemento estructural	Vías pecuarias	Otras medidas correctoras
6+150	P.S. 6.5 Mixto Carretera.	Cañada Burgalesa.	Pantallas opacas laterales.
10+970	P.S. 10.9 Camino.	Cañada Real Leonesa.	Pantallas opacas laterales Adaptación paso de fauna.
18+445	P.I. 18.4. Mixto Carretera.	Vereda de Belmonte.	Apertura de tragaluces.
19+690	P.I. 19.7 Mixto Carretera.	Vereda Zamorana.	Apertura de tragaluces.
22+445	P.S. 22.4 Mixto Carretera.	Colada Villalpando.	Pantallas opacas laterales.

De igual forma, también se repone el Camino de Santiago y una serie de tramos de ferrocarril abandonado que pueden aprovecharse como vías verdes:

P.K.	Elemento estructural	Vías históricas y recreativas
8+885	P.S. 8.8 N-601.	FF.CC. Valladolid-Medina de Rioseco.
13+485	P.S. 13.4 Camino.	FF.CC. Valladolid-Medina de Rioseco.
18+850	P.I. 18.8 Camino.	FF.CC. Valladolid-Medina de Rioseco y Camino Santiago.
24+465	P.I. 24.4 Camino.	FF.CC. Medina-Palanquinos.

B.10 Población:

Los principales impactos sobre la población de este tipo de infraestructuras pueden ser positivos (evita el tránsito de vehículos y camiones por el interior de los núcleos rurales de los municipios por los que pasa, con lo que se reduce el tiempo de trayecto, la seguridad vial y el impacto acústico y sobre la calidad del aire dentro de las localidades atravesadas, incremento de puestos de trabajo, etc.) y negativos (afección acústica, disminución de la calidad del aire, afección a servidumbres y servicios, expropiaciones, modificación usos del suelo, etc.).

Las principales medidas incluidas en el EsIA, además de las ya descritas para el ruido y la calidad del aire, son: elaboración del cronograma de obras teniendo en cuenta la mínima afección posible a las labores agrícolas de la zona, expropiaciones adecuadas y reposición de todos los servicios y servidumbres afectadas.

C. Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto:

El EsIA incluye un apartado en el que se analizan los efectos ambientales previsibles derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofe. En este capítulo se describen los riesgos de sismicidad, inundabilidad, nevadas, erosión, incendio, transporte de mercancías peligrosas, químico y nuclear calificándose en todos los casos como bajos excepto del riesgo de inundabilidad que califica como medio en el caso del río Sequillo.

El informe de la Agencia de Protección Civil de la Junta de Castilla y León indica que, a nivel municipal, se presentan los siguientes riesgos/peligrosidades:

– Riego de Inundaciones: Conforme al Plan de Protección Civil ante el Riesgo de Inundaciones, «No tiene riesgo» en Valverde de Campos, «Bajo» en La Mudarra y «Medio» en Medina de Rioseco.

– Riesgo de Incendios Forestales: Conforme al Plan de Protección Civil ante Emergencias por Incendios Forestales en Castilla y León, Índice de Riesgo Local «Muy Bajo» en todos los municipios excepto en Medina de Rioseco que es «Bajo». Conforme al mismo plan, Índice de Peligrosidad «Bajo» en todos los municipios.

– Riesgo derivado del Transporte por Carretera y Ferrocarril de Sustancias Peligrosas: Conforme al Plan de Protección Civil ante el riesgo de transportes de mercancías peligrosas de Castilla y León, «No ha sido delimitado» en ningún municipio ni el Riesgo por Carretera ni el Riesgo por Ferrocarril de transporte de mercancías peligrosas.

– Riesgo por proximidad a establecimientos que almacenan Sustancias Peligrosas: ninguno de los municipios se encuentra afectado por la Zona de Alerta e Intervención conforme a la Directiva SEVESO.

En todo caso y al igual que los aspectos técnicos del proyecto, como el propio diseño del mismo, la vulnerabilidad del proyecto (en base al análisis realizado por el promotor) es un factor más a considerar en la decisión de autorización del proyecto por parte del órgano sustantivo. Respecto a la vulnerabilidad del proyecto frente accidentes graves y/o catástrofes naturales la presente propuesta recoge, resume y traslada los

pronunciamientos de las autoridades competentes en la materia y las cuestiones suscitadas en el procedimiento de participación pública para su valoración por el órgano sustantivo, como órgano competente en esta materia, previo a la autorización del proyecto.

D. Programa de vigilancia ambiental.

El EsIA contiene los criterios y contenidos mínimos del programa de vigilancia ambiental (PVA), cuyo objeto es garantizar la correcta ejecución de las medidas preventivas y correctoras previstas, así como prevenir y corregir sus posibles disfunciones y la aparición de impactos ambientales no previstos. A escala de proyecto constructivo, el PVA detallará la metodología de los controles a realizar, conforme a las condiciones de ejecución de las medidas preventivas y correctoras que figuren en los pliegos de prescripciones técnicas.

El PVA llevará a cabo tanto la verificación de los impactos previstos como el control de la eficacia de las medidas propuestas, incluyendo un plan de control de respuesta de las tendencias detectadas y la emisión de informes periódicos. Su desarrollo y aplicación estará a cargo de un equipo técnico multidisciplinar.

El EsIA recoge los principales controles establecidos para cada factor ambiental, estableciendo en cada caso un objetivo, indicadores de referencia, valores umbral para cada indicador, una frecuencia de toma de datos y medidas a adoptar en caso de superación de los umbrales. Algunos de los controles más importantes durante la fase de construcción se señalan a continuación:

- Minimización de la ocupación del suelo: control del replanteo, verificación y control del jalonamiento, verificación y control de las mallas plásticas de protección de zonas sensibles, verificar la localización de elementos auxiliares temporales y permanentes fuera de las zonas excluidas, control del movimiento de maquinaria, verificar la señalización de los yacimientos arqueológicos.

- Protección de la calidad del aire: control de la emisión de polvo, partículas y gases, minimizar la presencia de polvo en la vegetación.

- Conservación de los suelos: control de la correcta gestión de la tierra vegetal, control de la realización de cunetas de guarda y bajantes.

- Protección de los sistemas fluviales: evitar vertidos a los cauces procedentes de las obras a realizar en sus proximidades, comprobar el funcionamiento adecuado de las instalaciones de saneamiento, verificar la continuidad de los cauces, ejecución de las balsas de decantación otros sistemas de desbaste y decantación de sólidos, seguimiento de la calidad de las aguas contenidas en balsas de decantación, seguimiento del estado de las barreras de retención de sedimentos, tratamiento y gestión de residuos.

- Protección y restauración de la vegetación: protección de la vegetación, control de las siembras y plantaciones, prevención de incendios en la zona de obras.

- Protección de la fauna: acondicionamiento de drenajes transversales como pasos de fauna, adecuación de estructuras como pasos de fauna, protección de la fauna frente al ruido, eficacia de los drenajes adaptados y de los pasos de fauna, instalación de los dispositivos de escape para la fauna.

- Protección del Patrimonio Cultural: correcta realización del seguimiento arqueológico y los sondeos arqueológicos, verificar la señalización de las vías pecuarias, adecuación de las vías pecuarias.

- Protección de las condiciones de sosiego público: control de los niveles acústicos durante las obras

Algunos de los controles más importantes durante la fase de explotación se señalan a continuación:

- Conservación de los suelos y vegetación: desmantelamiento de las instalaciones y parque de maquinaria, seguimiento de las medidas de restauración de suelos vegetales, seguimiento de las plantaciones y siembras.

- Control de la erosión: seguimiento de la efectividad de las medidas de defensa contra la erosión.
- Sistemas fluviales y calidad de las aguas: seguimiento de la calidad de las aguas superficiales, ejecución de las balsas separadoras de hidrocarburos, seguimiento de la calidad de las aguas contenidas en las balsas de separación de hidrocarburos, evaluación del incremento en los riesgos de inundación.
- Protección contra el impacto sonoro: control de los niveles acústicos durante la explotación.
- Control de la calidad atmosférica: seguimiento de las emisiones generadas por el tráfico.
- Protección a la fauna: seguimiento de las comunidades animales, seguimiento de la mortandad de vertebrados de pequeño y mediano tamaño, seguimiento de la permeabilidad de la autovía para la fauna, seguimiento del cerramiento, dispositivos de escape, obras de drenaje adaptados, y pasos de fauna.
- Protección del patrimonio cultural
- Reposición de las vías pecuarias.

En virtud del análisis técnico realizado, el PVA previsto en el EsIA deberá completarse con los aspectos adicionales que se recogen en el apartado de condiciones de la presente declaración.

Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra comprendido en el grupo 6 apartado a) del Anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, en virtud de lo cual resulta preceptivo su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la formulación de declaración de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 33 y siguientes de la citada norma.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental (EsIA), el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental a la realización del proyecto «Autovía A-60. Valladolid-León. Tramo: Villanubla-Medina de Rioseco, P.K. 0+000 al 27+000 (Provincia de Valladolid)», en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que resultan de la evaluación ambiental practicada y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, lo cual no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

Atendiendo a los antecedentes y fundamentos de derecho expuestos, se resuelven las condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente, que se establecen en los siguientes términos:

Condiciones al proyecto

i) Condiciones generales.

1. El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y las aceptadas tras la información pública, o contenidas en la información complementaria, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución.

2. Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web de este Ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

3. Los residuos generados serán gestionados según las disposiciones establecidas en la normativa vigente. La gestión de los residuos se irá realizando según se vayan generando, minimizando de esta forma su acumulación en las instalaciones.

4. A la vista de la evaluación ambiental practicada, el proyecto deberá desarrollarse según el trazado propuesto en la alternativa 2 del EsIA, mediante los correspondientes proyectos constructivos, que deberán respetar las condiciones establecidas en la presente declaración.

ii) Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los impactos más significativos.

A continuación, se indican aquellas medidas del estudio de impacto ambiental que deben ser modificadas y aquellas medidas adicionales establecidas en las alegaciones e informes recibidos en el procedimiento y en las respuestas del promotor que se consideran necesarias para garantizar la protección del medio ambiente; así como las que se desprenden del análisis técnico realizado por el órgano ambiental.

1. Suelo, subsuelo, geodiversidad:

1. En la retirada y acopio de la capa fértil del suelo, se procurará no mezclar los diferentes horizontes, especialmente los más profundos con los más superficiales, efectuando la retirada en condiciones meteorológicas adecuadas y evitando la contaminación de la capa fértil, tanto por líquidos como por materias sólidas. Se evitará el acopio de la tierra fértil en zonas con pendiente cercanas a cursos de agua, con el objetivo de limitar la erosión y el arrastre del suelo a los cursos fluviales.

2. Se establecerán áreas específicas, debidamente impermeabilizadas y acondicionadas, para las actividades que puedan causar más riesgo de vertidos de residuos líquidos peligrosos, como puede ser el cambio de aceite de la maquinaria o vehículos empleados. En caso de derrame accidental de aceites, lubricantes o hidrocarburos, se actuará inmediatamente delimitando la zona de suelo afectada, construyendo una barrera de contención para evitar la dispersión del vertido y retirando las tierras contaminadas para su tratamiento como residuo peligroso. Los suelos afectados por cualquier tipo de incidente serán objeto de restauración.

3. La apertura de la zona de préstamo/vertedero seleccionada deberá contar con la autorización del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid, quién deberá informar el correspondiente proyecto de restauración medioambiental e integración paisajística definitivo.

4. Todas las áreas ocupadas por elementos auxiliares con carácter temporal serán restauradas a sus condiciones preoperacionales una vez finalizadas las obras.

2. Agua:

1. Con anterioridad al inicio de los trabajos, toda actuación que afecte al dominio público hidráulico o a sus zonas de servidumbre o policía, así como el posible vertido de aguas residuales y captaciones de agua, deberá contar con la autorización administrativa pertinente de la Confederación Hidrográfica del Duero. Asimismo, los proyectos constructivos derivados deberán ser sometidos a un nuevo informe por parte de los respectivos organismos de cuenca, a efectos de analizar posibles afecciones al dominio público hidráulico.

2. Todas las estructuras de drenaje transversal que se incluyan en los proyectos constructivos deberán garantizar las características de los cauces aguas abajo de la intersección, asegurando que no se produce efecto presa por parte de la infraestructura, ni se concentran varios cauces en una sola obra de drenaje. A tal efecto, los dimensionamientos de estas estructuras deberán cumplir con las exigencias del organismo de cuenca, recabando informe favorable de los mismos. Asimismo, deberán cumplir con lo establecido en la Norma IC-5.2 drenaje superficial de la Instrucción de Carreteras.

3. El estudio hidrológico e hidráulico de detalle que se elabore a escala de proyecto constructivo deberá considerar las condiciones hidráulicas en un tramo suficientemente representativo aguas arriba y aguas abajo de las estructuras, evaluando su potencial afección al régimen de corrientes del cauce interceptado y disponiendo de las medidas pertinentes para asegurar la no inundabilidad de la plataforma y la protección contra la erosión.

4. Para la protección de la calidad de las aguas durante las obras se instalarán barreras de retención de sedimentos en las cercanías de los cauces principales, balsas de retención y decantación durante la construcción de viaductos, balsas de sedimentos en las zonas auxiliares de obra y se impermeabilizarán los parques de maquinaria.

5. Para preservar la calidad de las aguas frente a posibles vertidos accidentales y arrastres desde las calzadas durante la fase de explotación, se instalarán balsas de retención de hidrocarburos, funcionales también como balsas de sedimentación, en el entorno del río Sequillo.

3. Aire:

1. Se asegurará la minimización de emisiones de polvo y gases contaminantes en fase de obra mediante el cumplimiento de las medidas establecidas en los manuales de buenas prácticas relativos a construcción, edificación y transporte (cubrición de los camiones de transporte, riego de superficies, zonas de lavado de ruedas, selección adecuada de la ubicación para las zonas de acopio, revegetación temprana, cumplimiento de condiciones técnicas de los vehículos y maquinaria pesada, etc.).

4. Flora, vegetación, y Hábitats de Interés Comunitario (HIC):

1. Antes del inicio de las obras, se realizará una prospección del terreno con objeto de identificar la presencia de especies de flora amenazada y, en caso de detectarse, se comunicará al Agente Medioambiental de la zona y se informará al órgano ambiental competente de Castilla y León, de forma que se establezcan las medidas de protección adecuadas, incluida, en su caso, la translocación de los ejemplares.

2. Antes del comienzo de las obras, se procederá al jalonamiento de toda la franja de ocupación de las obras. Se preservará en la medida de lo posible la vegetación arbórea y arbustiva del entorno, no eliminando más que aquella que resulte estrictamente necesaria. En cualquier caso, la corta del arbolado forestal estará sujeta a lo recogido en la Ley 3/2009, de 6 de abril, de montes de Castilla y León, exigiéndose la obtención previa de autorización, que incluirá las condiciones para su ejecución y para el tratamiento de los restos generados.

3. En el diseño y construcción de los viaductos, se cumplirán las siguientes consideraciones: los estribos se situarán al menos a 5 m del cauce, fuera de la franja de

vegetación de ribera, las pilas se situarán en los puntos de menor afección a la vegetación y fuera de los cauces y la ocupación de la obra bajo el viaducto no excederá la banda de proyección del mismo, en la medida en que las condiciones constructivas lo permitan, limitándose a los puntos de apoyo y al vial necesario.

4. Los proyectos de construcción incluirán un Plan de Restauración Vegetal e Integración Paisajística, a escala y detalle apropiados, que comprenderá todas las actuaciones de restauración y revegetación de los hábitats alterados y de las superficies denudadas como consecuencia del proyecto, concretando y cuantificando las superficies de trabajo, métodos de preparación del suelo, especies vegetales a utilizar, métodos de siembra o plantación y resto de prescripciones técnicas, así como el presupuesto y cronograma de todas las actuaciones. Deberá asegurarse la viabilidad y supervivencia de todas las plantaciones y restauraciones, contemplando la reposición de marras y riegos de mantenimiento, si fuera preciso. Se emplearán especies acordes a los hábitats presentes en la zona, además, el material forestal de reproducción a emplear procederá de las áreas establecidas en la Resolución de 26 de julio de 2006, de la Dirección General del Medio Natural, por la que se aprueba la actualización del Catálogo que delimita y determina los Materiales de Base para la producción de Materiales Forestales de Reproducción, siendo obtenidos en un proveedor autorizado según establece el Decreto 54/2007, de 24 de mayo, por el que se regula la comercialización de los materiales forestales de reproducción en la Comunidad de Castilla y León.

5. En las labores de revegetación, se deberán tomar las precauciones oportunas para evitar la proliferación de especies invasoras, alóctonas o variedades que no sean propias del área.

6. Se establecerá un Plan de Prevención y Extinción de Incendios que considerará las zonificaciones de riesgo de incendio aprobadas en la comunidad autónoma de Castilla y León y prestará especial atención a las actividades de mayor riesgo como soldaduras o desbroces, disponiendo de medios de extinción a pie de obra. El Plan deberá cumplir todas las disposiciones de aplicación establecidas en la Orden FYM/510/2013, de 25 de junio, por la que se regula el uso del fuego y se establecen medidas preventivas en la lucha contra incendios. La maquinaria que se emplee en los trabajos previstos y que pueda generar chispas durante su uso o por su propio funcionamiento no deberá utilizarse durante la época de peligro alto de incendios forestales. En relación con el aprovisionamiento de combustibles de la maquinaria a utilizar en todo tipo de trabajos, se extremará el cuidado durante su repostaje para evitar igniciones que puedan provocar incendios forestales.

7. Se compensará la afección a los HIC mediante la plantación de una superficie equivalente a la finalmente afectada por el proyecto. Los lugares, especies y densidades se coordinarán con el órgano ambiental competente de la comunidad autónoma de Castilla y León.

5. Fauna:

1. De forma previa al inicio de las obras se llevará a cabo una prospección faunística de la zona de obras (incluyendo superficies auxiliares y área de préstamo/vertedero), con el objetivo de detectar la presencia de áreas de nidificación o ejemplares de especies protegidas. Se acordará un protocolo de actuación con el órgano ambiental de Castilla y León en caso de detección de ejemplares o nidos.

2. Previo al inicio de los trabajos se establecerá un calendario de obras, en el que se definirán las limitaciones temporales y espaciales en función de la presencia de especies faunísticas de interés, el cual podrá ser objeto de modificación por parte del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid. En cualquier caso, se evitarán los desbroces, movimientos de tierras y actividades más ruidosas en el periodo habitual de cría de la fauna.

3. Se cumplirán las densidades mínimas de pasos de fauna indicadas en el documento «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada). Documento n.º 1 (2015)»⁽¹⁾. Además, para facilitar el paso de la fauna, en el entorno de los accesos, se llevarán a cabo labores de revegetación, con especies autóctonas del lugar, se instalarán majanos y, en función de la tipología de estructura de paso se llevarán a cabo además, las siguientes adaptaciones:

– Obras de drenaje. Se dispondrán banquetas laterales para asegurar una zona seca para el paso de pequeños y medianos vertebrados.

– Pasos superiores adaptados para el paso de fauna. Se dotarán de bandas laterales de 1,5 m con sustrato vegetal. Se instalarán pantallas opacas en los laterales (preferentemente de madera tratada) con una altura mínima de 2 m. Las pendientes de acceso al paso, siempre que sea técnicamente viable, inferiores al 15 por 100. En los casos en que un paso superior tiene uso compartido como carretera y vía pecuaria, este uso ganadero discurrirá por plataforma ampliada, con pavimento natural. En los proyectos constructivos se estudiará la posible adaptación como paso superior de fauna, además de los ya considerados en el EsIA, los siguientes: P.S. 3.6, P.S. 4.2, P.S. 5.2, P.S. 6.5, P.S. 12.6, P.S. 13.5 y P.S. 26.2.

– Pasos inferiores adaptados para el paso de fauna. En la mediana de la autovía, a la altura de los pasos inferiores, se dispondrán tragaluces para facilitar su uso por la fauna.

– En el viaducto sobre el arroyo del Gorgollón se instalarán pantallas opacas o cualquier otro sistema contrastado que obligue a la avifauna a elevar el vuelo.

4. Siempre que sea técnicamente viable, se estudiará la posibilidad de realizar modificaciones en la actual N-601 para dar continuidad a los pasos de fauna y las obras de drenaje transversal de la autovía con el objeto de reducir la fragmentación del territorio. En especial se estudiará la posibilidad de dar continuidad al viaducto del arroyo Coruñeses (P.K. 12+920) y al P.S. 15.9 adaptado para la fauna (P.K. 15+915).

5. Se adecuarán los sistemas de drenaje longitudinal para impedir que pequeños vertebrados queden atrapados:

– Se instalará en los canales de drenaje pequeñas rampas de hormigón rugoso cada 40-50 m, hacia el área de la cuneta. Siempre que sea posible, es aconsejable la instalación en los arceles de canales de drenaje con ángulos abiertos hacia la cuneta que permitan el escape de los animales sin necesidad de construir rampas especiales.

– En la base de arquetas y sifones, al menos los lados que están orientados en la dirección del flujo de agua tendrán un acabado rugoso, y serán lo suficientemente tendidos como para permitir la huida de la pequeña fauna.

6. El cerramiento longitudinal de la autovía será continuo y evitará el paso de fauna al interior de la vía. Se diseñará con refuerzo y enterrado 30 cm como mínimo. Se dispondrán dispositivos de escape unidireccionales. El EsIA propone rampas de escape adosadas al cerramiento en los PP.KK. 1+500, 3+500, 6+000, 7+000, 7+500, 10+500, 15+900, 16+100, 18+500, 22+500 y 24+500, el número y la ubicación definitiva se definirá en los proyectos de construcción. Se cumplirán las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada). Documento n.º 1 (2015)»⁽¹⁾.

⁽¹⁾ https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/publicaciones/prescripciones_pasos_vallados_2a_edicion_tcm30-195791.pdf

7. En el caso de ser necesaria la instalación de pantallas acústicas, deberán señalizarse adecuadamente cuando no sean opacas, garantizando su visibilidad por parte de la avifauna.

8. Se instalarán cajas refugio para quirópteros, en las partes más altas de los pasos inferiores y los viaductos presentes en el ámbito de actuación. Al menos, un par de refugios bajo cada paso o viaducto, cada uno orientado a un sentido del cauce.

9. En el caso de ser necesaria la modificación de los tendidos eléctricos existentes, se adaptarán a lo establecido en el Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas de protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión.

6. Espacios naturales protegidos:

1. En ningún caso se acumularán residuos sólidos, escombros y otras sustancias, ni se crearán caminos en la margen izquierda de la actual carretera N-601, en el tramo correspondiente con la ZEC «Montes Torozos y Páramos de Torquemada-Astudillo».

2. Los proyectos de construcción deberán concretar las medidas de protección acústica propuestas en el entorno de la ZEC «Montes Torozos y Páramos de Torquemada-Astudillo» (P.K. 0+000 a 2+400 margen izquierdo, diques de tierra o pantallas).

7. Ruido y Población:

1. Se asegurará la minimización de emisiones acústicas en fase de obra mediante el cumplimiento de las medidas establecidas en los manuales de buenas prácticas relativos a construcción, edificación y transporte (limitación de velocidad de circulación de vehículos, correcto mantenimiento de maquinaria, priorización de maquinaria con silenciadores homologados, etc.). Dichas medidas se incorporarán como prescripciones en los respectivos proyectos constructivos.

2. Los proyectos constructivos incluirán un estudio acústico de detalle que modelice las emisiones de ruido en fase de obra. Estas modelizaciones deberán considerar, en el escenario más desfavorable, el efecto sinérgico de diversos focos de emisión acústica funcionando de manera simultánea. Los resultados condicionarán la ubicación de todos aquellos focos más ruidosos para garantizar el cumplimiento de los límites legalmente establecidos en las edificaciones residenciales próximas. Con carácter general, no podrán ubicarse equipos o maquinarias generadoras de ruido a una distancia inferior a 200 m de edificaciones, salvo que se justifique la inexistencia de una alternativa técnicamente posible. Los resultados determinarán la necesidad de limitar el número de máquinas que trabajen simultáneamente, la disposición de pantallas acústicas temporales y/o la conveniencia de modificar los accesos a la obra.

3. Los proyectos constructivos incluirán estudios acústicos de mayor detalle para la fase de explotación, que verifiquen los resultados obtenidos en el estudio de ruido del EsIA y garanticen el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica y la no superación de los valores límites legalmente preceptuados, tanto en los núcleos de población como en las edificaciones dispersas, integrando el diseño y ajuste final de las medidas de protección acústica.

4. El trazado de detalle de los proyectos constructivos deberá cumplir que la distancia entre el apoyo de los aerogeneradores, presentes en el entorno del proyecto, a la arista exterior de la calzada de la futura autovía A-60 no será inferior a vez y media su altura (270 m).

8. Patrimonio cultural y vías pecuarias:

1. Antes del inicio de las obras, deberá llevarse a cabo una prospección arqueológica intensiva del área finalmente considerada como zona de préstamo/vertedero. Deberán cumplirse las condiciones que, en su caso, establezca la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Castilla y León a la vista del informe de la prospección.

2. Se llevarán a cabo las medidas propuestas en los informes de las prospecciones arqueológicas realizadas durante la redacción de los proyectos de trazado de los subtramos Villanubla-La Mudarra y La Mudarra-Medina de Rioseco:

- Seguimiento arqueológico (todo el trazado).
- Seguimiento arqueológico intensivo (Casa del Entamo, La Boquilla, Senda Torresana I, El Bosque IV, Sangradera III, Sangradera II, Palomar 1, Galerías y Pozos Finca Coruñeses, Palomar 2, Marra/hito, Palomar 3, El Bosque III y Sangradera 1).
- Balizado perimetral (La Boquilla, Palomar 1, Galerías y Pozos Finca Coruñeses, Palomar 2, Marra/hito y Palomar 3).
- Sondeos arqueológicos (El Bosque III y Sangradera I).
- Documentación detallada (líneas de ferrocarril de vía estrecha abandonadas).
- Documentación elemento etnológico (caseto agrícola).

3. Se debe garantizar el mantenimiento del correcto estado de las vías pecuarias y que no se vea interrumpido el paso ganadero en ningún momento, tanto durante la fase de las obras como en la fase de utilización de la infraestructura. Así mismo se deben garantizar los demás usos compatibles y complementarios según se recogen en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias. Para ello se deberán tramitar de forma simultánea a la aprobación del proyecto de obra en el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid las correspondientes modificaciones de trazado según determina el artículo 13 de la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, referido a las «Modificaciones por la realización de obras públicas sobre terrenos de vías pecuarias», asegurando el trazado alternativo de las vías pecuarias, que garantice el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y sus itinerarios, así como el resto de usos compatibles y complementarios de aquel.

4. Con carácter previo al inicio de las obras se tramitará el correspondiente procedimiento de prevalencia y se solicitarán las autorizaciones de uso privativo en Monte de Utilidad Pública, de conformidad con la Ley 3/2009, de 6 de abril, de Montes de Castilla y León.

iii) Condiciones al Programa de vigilancia ambiental.

1. El programa de vigilancia ambiental deberá ser modificado para incluir todas las consideraciones y condiciones de la presente declaración de impacto ambiental, en lo que se refiere a factores ambientales, impactos, medidas preventivas, correctoras y compensatorias, indicadores y umbrales de seguimiento que no hayan sido considerados en su versión preliminar. Se ajustará el nivel de detalle a las sucesivas fases del proyecto.

2. En fase de construcción, además de los informes extraordinarios al inicio y la finalización de las obras y aquellos informes puntuales que se consideren oportunos, se remitirán informes de vigilancia ordinarios con periodicidad bimensual al órgano sustantivo responsable del seguimiento del cumplimiento de la declaración de impacto ambiental y al órgano con competencias en materia de conservación de la naturaleza de la comunidad autónoma de Castilla y León.

3. En fase de explotación se deberán remitir a las citadas autoridades informes de vigilancia ordinarios con periodicidad semestral durante los tres primeros años de explotación de la instalación, y con periodicidad anual desde el acta de recepción de obra hasta al menos el quinto año desde la puesta en servicio de la autovía, en lo relativo al seguimiento de las plantaciones y siembras, integración paisajística, y mortalidad de fauna, sin perjuicio de los informes extraordinarios en el caso de exista alguna afección no prevista o cualquier otra circunstancia especial, e informes específicos sobre variables concretas.

4. El PVA deberá incorporar el seguimiento de la mortalidad de fauna en fase de explotación. Los datos de mortalidad derivados del funcionamiento de la autovía se

enviarán a la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO y al órgano competente de la comunidad autónoma de Castilla y León.

5. Se incluirá el seguimiento del efecto barrera creado por la infraestructura y la eficacia de las medidas correctoras (pasos de fauna, dispositivos de escape en el cerramiento, etc.). A tal efecto, deberá diseñarse y ejecutarse un plan de seguimiento específico que abarcará hasta al menos el quinto año tras la puesta en marcha de la autovía y tomará como referencia los siguientes documentos elaborados por el grupo de trabajo sobre fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte de la Comisión Estatal para el Patrimonio Natural y la Biodiversidad:

- Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las Infraestructuras de Transporte. Documento n.º2 (2008).

- Prescripciones Técnicas para hacer Efectivos los Seguidos de las Medidas de Mitigación del Efecto Barrera de las Infraestructuras de Transporte (Diseño, Documentación y Archivo del Seguimiento Ambiental). Documento n.º8 (2020).

6. Se mantendrán a lo largo de la vida útil de la infraestructura y se integrarán en los contratos de conservación integral de la infraestructura los siguientes aspectos:

- Inspección y mantenimiento adecuado de las pantallas acústicas, pantallas opacas en pasos superiores, pantallas opacas o cualquier otro sistema contrastado que obligue a la avifauna a elevar el vuelo en el viaducto sobre el arroyo del Gorgollón, balsas de retención de hidrocarburos y todos los demás elementos auxiliares o complementarios a la infraestructura ferroviaria.

- Seguimiento, control y erradicación de especies exóticas invasoras.
- Mantenimiento del buen estado y la funcionalidad de las infraestructuras de paso para fauna, así como de arquetas, cunetas, bordillos y cerramientos.
- Retirada de los residuos que se generen por el uso y por los usuarios de la carretera.

A raíz de los resultados obtenidos en el seguimiento podrá exigirse la adopción de medidas adicionales.

La autorización del proyecto incluirá el programa de seguimiento y vigilancia ambiental completado con las prescripciones anteriores.

Cada una de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en este apartado deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de autorización del proyecto.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 5 de julio de 2023.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

ANEXO I

Tabla 1. Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

Consultados*	Contestaciones
Ayuntamiento de Medina de Rioseco.	NO
Ayuntamiento de La Mudarra.	NO
Ayuntamiento de Valverde de Campos.	NO
Ayuntamiento de Castromonte.	NO
Ayuntamiento de Valdenebro de Los Valles.	NO
Ayuntamiento de Berrueces.	NO
Ayuntamiento de Moral de La Reina.	NO
Ayuntamiento de Ceínos de Campos.	NO
Ayuntamiento de Villavicencio de Los Caballeros.	NO
Ayuntamiento de Becilla de Valderaduey.	NO
Ayuntamiento de Mayorga.	NO
Ayuntamiento de Izagre.	NO
Ayuntamiento de Valverde Enrique.	NO
Ayuntamiento de Santa Cristina de Valmadrigal.	SI
Ayuntamiento de Villamontiel de Las Matas.	SI
Unidad de Carreteras de León.	NO
Confederación Hidrográfica del Duero. Comisaría de Aguas.	SI
Servicio Territorial de Fomento de Valladolid (1).	SI
Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid (2).	SI
Servicio Territorial de Agricultura y Ganadería de Valladolid.	SI
Servicio Territorial de Fomento de León (1).	SI
Servicio Territorial de Medio Ambiente de León (2).	SI
Servicio Territorial de Agricultura y Ganadería de León.	SI
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura y Turismo. Junta de Castilla y León.	SI
Agencia de Protección Civil. Junta de Castilla y León.	SI
Dirección General de Salud Pública. Consejería de Sanidad. Junta de Castilla y León.	SI
Delegación de Defensa en Castilla y León. Ministerio de Defensa.	SI
Diputación Provincial de Valladolid.	SI
Diputación Provincial de León.	NO
Iberdrola Administración Zona Valladolid.	NO
Red Eléctrica de España. Mantenimiento de Líneas.	NO

* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la que se presenta en la tabla.

- (1) Informa la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras
 (2) Informa la Dirección General Patrimonio Natural y Política Forestal

Consultados*	Contestaciones
Comunidad de Regantes del Canal de Macías Picavea.	NO
Wpd Development Renovables S.L.U.	SI
Compañía Logística de Hidrocarburos CLH Subdirección de Ingeniería.	NO

* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la que se presenta en la tabla.

- (1) Informa la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras
- (2) Informa la Dirección General Patrimonio Natural y Política Forestal

