

## **ALEGACIONES DE ECOLOGISTAS EN ACCIÓN DE CASTILLA Y LEÓN AL PLAN REGIONAL SECTORIAL DE CARRETERAS 2008-2020 DE CASTILLA Y LEÓN**

Alberto Rueda Herrero, mayor de edad y vecino de Tudela de Duero, con D.N.I. nº XXXXXX, en representación de la Asociación Ecologistas en Acción de Castilla y León, inscrita en el correspondiente Registro de la Junta de Castilla y León, y de la que señalamos como domicilio a efectos de notificaciones el apartado de correos 533 de Valladolid, ante usted comparecemos en cumplimiento del acuerdo adoptado por la Asamblea de la asociación, y de la forma más procedente en derecho, decimos:

Que en relación al trámite de información pública relativo al procedimiento de aprobación del Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020, publicado mediante Orden FOM/914/2008, de 5 de junio, en el Boletín Oficial de Castilla y León de 9 de junio 2008, formulamos las siguientes:

### **CONSIDERACIONES:**

#### **PRIMERA.- INSOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DEL MODELO DE TRANSPORTE IMPULSADO CON EL PLAN**

Como primera alegación al Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020, se exponen a continuación una serie de contenidos generales que aluden a la insostenibilidad ambiental del modelo de transporte impulsado con dicho Plan.

En primer lugar, como se están poniendo de manifiesto cada vez más a menudo en los medios de comunicación, los problemas relacionados con la energía se han vuelto especialmente relevantes. Por una parte la **quema de combustibles fósiles** ha provocado un grave problema de contaminación, que no es otra cosa que el conocido **cambio climático**. Como han manifestado las principales organizaciones ecologistas estatales (Amigos de la Tierra, Ecologistas en Acción, Greenpeace, SEO/BirdLife y WWF/Adena) el pasado 5 de junio, Día Mundial del Medio Ambiente, **el cambio climático sigue siendo el mayor reto de este siglo** y si el sector del **transporte** no se hace cargo de su responsabilidad frente al cambio climático, podría peligrar el cumplimiento del Protocolo de Kyoto y se reduciría la efectividad de las mejoras conseguidas por otros sectores.

En segundo lugar, y como anverso de la misma moneda, está empezando a ser evidente que el **desproporcionado consumo de combustibles fósiles** está creando problemas de **agotamiento de recursos**, lo cual empieza a manifestarse en voces críticas que hablan de un inminente cénit de la producción de petróleo, gas natural e incluso carbón. La propia Agencia Internacional de la Energía advierte en su último informe Oil Market Report 2008, hecho público durante el Congreso Mundial del Petróleo (World Petroleum Congress 2008) celebrado en Madrid entre los pasados días 29 de junio y 3 de julio, que existen serias dificultades para que la oferta de petróleo cubra la demanda creciente durante los próximos cinco años. La oferta de petróleo se

está haciendo cada vez más dependiente de la producción de los países de la OPEP debido al declive de producción de gran parte de los países productores no-OPEP como México o los productores del Mar del Norte, que sufren descensos de producción superiores al 20% anual. El propio presidente de la OPEP ha manifestado que el precio del petróleo puede llegar a situarse durante el presente verano en los 170\$.

Ante esta escalada de precios el ejecutivo español ha propuesto recientemente un **Plan de Ahorro Energético** con el objetivo de **reducir un 10% el consumo anual de petróleo**. Es más que previsible que este tipo de planes que intentan reducir el consumo de combustibles líquidos redunde en una disminución del transporte motorizado que cambie sustancialmente las necesidades de infraestructuras.

El **transporte motorizado** está siendo actualmente estimulado por un desmesurado crecimiento de las infraestructuras y por una política que sigue primando el transporte privado sobre el transporte público colectivo y, en particular, los medios más derrochadores sobre los más eficientes. Como consecuencia, el transporte en España consume hoy en día el **39%** de la energía final en nuestro país. Urge, por ello, elaborar un plan de carreteras que no siga anclado en las tendencias de años anteriores en los cuales se disfrutaba de petróleo barato y abundante y **adaptar todo nuevo plan de carreteras a esta nueva realidad**, que con toda seguridad va a dejar desfasadas las necesidades de ampliación de carreteras y los datos de densidad de tráfico.

El dinero público debe emplearse en dar respuesta a este nuevo contexto energético mundial y apostar por infraestructuras eficientes en el uso de la energía y no dependientes del petróleo, como el ferrocarril.

Y por último, la **principal causa de la fragmentación de los ecosistemas** es también el transporte motorizado. A su vez es uno de los mayores responsables del actual caos en la ordenación del territorio y la planificación urbanística, así como el motivo más relevante de la pérdida de calidad de vida en las ciudades.

Es urgente **replantarse el modelo de movilidad actual** y adaptarse a un modelo de movilidad que permita una drástica reducción del consumo de combustibles líquidos. Desde 1995 el peso de los automóviles fabricados en Europa ha aumentado un 15% y su potencia un 28%, siendo estas las claves del fracaso de la industria automovilística a la hora de cumplir con su compromiso voluntario de reducir las emisiones de los vehículos vendidos en Europa a 140 g de CO<sub>2</sub>/km para 2008.

Para solventar estos efectos globales, las **ONG ecologistas de ámbito estatal** reclamamos, entre otras medidas, las siguientes:

- *Limitar de forma obligatoria las emisiones de los nuevos automóviles comercializados a partir de 2012 a 120 gramos de CO<sub>2</sub> por km y a 80 g/km para 2020.*
- *Reducir las necesidades de transporte motorizado a través de una disminución del tráfico por carretera en un 15% para 2012 respecto a 2006.*
- *Aumentar la participación del ferrocarril, tanto en el transporte de pasajeros como de mercancías, hasta alcanzar un 25% del total en 2012 y frenar el crecimiento del tráfico aéreo estabilizándolo a los niveles de 1990.*
- *Impulsar con carácter urgente una Ley de Movilidad Sostenible que, entre otras cuestiones, obligue a desarrollar y poner en práctica Planes de Movilidad Sostenible, con restricciones al uso excesivo del automóvil al tiempo que se fomenta el transporte público.*

- *Revisar en profundidad el Plan Estatal de Infraestructuras para el Transporte (PEIT), condicionando y paralizando la construcción de todas las nuevas infraestructuras hasta que se realice una correcta evaluación del impacto del Plan sobre la red Natura 2000 y se haya garantizado la compatibilidad de éste con las obligaciones internacionales en materia de cambio climático.*

En este contexto estatal de percepción del transporte por carretera como un problema ambiental de extraordinario alcance, aparece en la Comunidad de Castilla y León el “**Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020**”, el cual viene a constituir una **relevante contribución de nuestra región a los efectos negativos de carácter ambiental que se han señalado**. Como será señalado en el presente pliego de alegaciones, el citado Plan constituye un conjunto de actuaciones con grave incidencia para el medio ambiente en Castilla y León en aspectos tales como:

- El impacto sobre el consumo de energía y las emisiones de CO<sub>2</sub>, principales responsables del **cambio climático**, ignorando así lo acordado a través del Protocolo de Kioto.
- El incremento de los niveles de **contaminación atmosférica** regionales, especialmente, en las áreas urbanas y periurbanas.
- La inducción de efectos tales como la **expansión urbanística** desmesurada en el entorno de los principales nodos regionales.
- La afección a **espacios naturales**, ecosistemas y comunidades de flora y fauna
- La **fragmentación del territorio** y la afección al paisaje y los corredores ecológicos.

Conforme a la documentación analizada, el “**Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020**” se estructura en dos programas-marco principales: Modernización y Conservación y Explotación.

Así, por una parte, el **Programa de Modernización** incluye los siguientes subprogramas:

- Acondicionamiento (incluye mejora de curvas en planta y modificación del perfil longitudinal, todo ello de acuerdo con las condiciones de planeamiento establecidas).
- Mejoras (se prevé para carreteras con una sección transversal insuficiente y va dirigido principalmente a la Red Complementaria Local).
- Nuevas carreteras (caso de la comarca de La Cabrera).
- Variantes de Población (travesías que se consideran puntos potencialmente peligrosos).
- Autovías (se prevén para aquellos tramos de carretera interurbana en los que el tráfico en el año horizonte del Plan pueda dar lugar a problemas de capacidad).
- Desdoblamientos y accesos a ciudades (deben realizarse en aquellas carreteras que sirven de acceso a grandes núcleos de población, por lo que soportan no solamente tráfico interurbanos sino importantes tráfico de agitación urbana, que determinan intensidades medias diarias superiores a los 5.000 vehículos/día).
- Otros subprogramas de modernización (expropiaciones, redacción de proyectos y el control de calidad de las obras).

Por otra parte, en el **Programa de Conservación y Explotación** se engloban las actuaciones destinadas a la conservación del patrimonio viario, así como aquellas encaminadas a la mejora de la seguridad vial:

- Refuerzos
- Conservación ordinaria contratada
- Conservación directa

- Seguridad vial
- Señalización horizontal y vertical
- Balizamiento y barreras de seguridad
- Otros subprogramas de conservación

Respecto al **presupuesto del Plan**, la inversión en el conjunto de la red de carreteras de Castilla y León dentro del Plan de Carreteras asciende a un total de 5.478,52 millones de euros, cantidad a la que se suman el capítulo de compromisos derivados del pago de la Autovía Burgos-León (GICAL), por un total de 297,69 millones de euros; el capítulo de compromisos derivados del pago del canon correspondiente a la concesión de la autovía Valladolid-Segovia, por un total de 251,58 millones de euros; y las aportaciones previstas de la Junta de Castilla y León para la financiación de las actuaciones a llevar a cabo por Diputaciones y Ayuntamientos, a lo largo del periodo de vigencia del Plan, que serán de 273 millones de euros. De esta forma, **el presupuesto total del “Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020” es de 6.300,79 millones de euros.**

Los **resultados previstos** por este Plan de Carreteras 2008-2020 son la **modernización** de la Red, de tal forma que a la finalización del Plan:

1. Ninguna carretera de la red tendrá un ancho de calzada inferior a 6,00 m, cuando en la situación inicial totalizaban una longitud de 3.245 km.
2. Prácticamente la totalidad de la red (10.468 km, el 91,3%) dispondrá de arcenes pavimentados (plataforma igual o superior a 7,00 m). Únicamente 995 km (8,7%) tendrá una anchura de plataforma de 6 m correspondiendo a carreteras de muy baja intensidad de tráfico y que discurren por terreno accidentado.
3. La longitud de las vías de alta capacidad (doble calzada) pasa de 207 km a 718 km, con un aumento de 511 km (246% de la situación inicial).

Así como diversos resultados referidos al **nivel de servicio** en la red de carreteras, a las **mejoras de accesibilidad** y a la contribución del Plan al **medio ambiente**.

De esta forma, se presenta un Plan que, en síntesis, constituye una **relación de obras que contribuye al incremento del tráfico motorizado en vehículo privado y al transporte de mercancías por carretera**, configurándose como un conjunto de agresiones medioambientales de relevancia en el territorio regional y, adicionalmente, de importancia suprarregional en cuanto a impactos básicos como el referido al incremento del nivel de emisiones de contaminantes responsables del calentamiento global. Y además, un Plan que elude el más elemental planteamiento de **intermodalidad** en el transporte o de **reducción de su necesidad**, presentándose como la única alternativa existente a los problemas referidos a la movilidad en Castilla y León (eludiendo una visión de conjunto a la que sí se aproximan otros instrumentos como el PEIT –Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte-, que abarca el conjunto de modos de transporte que operan en el momento actual en todo el territorio estatal : transporte por carretera, ferrocarril, aéreo y marítimo).

En efecto, el Plan de Carreteras 2008-2020 supone actuar sobre más de 12.000 km. de carreteras de la región, distribuyéndose, en síntesis, estas actuaciones de la siguiente forma:

- Acondicionamientos: 995,00 km.
- Mejoras: 3.398,10 km.
- Nuevas carreteras: 85,80 km.
- Variantes: 317,30 km.
- Autovías: 398,80 km.

- Accesos a ciudades: 77,00 km.
- Refuerzos: 6.848,80 km.
- Total kilómetros: 12.120,80 km.

Otros datos de síntesis que muestran el alcance general del Plan son:

- La longitud de las vías de alta capacidad (doble calzada) pasará de 207 kilómetros a 718 kilómetros, con un incremento del 246%.
- Se prevé la construcción de 118 variantes de población (inversión que asciende a 702 millones de euros).
- 562 kilómetros de autovías, desdoblamientos y accesos a ciudades y nuevas carreteras (86 kilómetros de carreteras nuevas) con una inversión de 1.536 millones de euros.

Destaca también el diseño y la potenciación de 10 grandes ejes de comunicación considerados esenciales por su carácter vertebrador e integrador de la Comunidad, que son:

- Ponferrada-Miranda de Ebro.
- León-Puebla de Sanabria.
- Palencia-Guardo.
- Zamora-Segovia.
- Salamanca-Vega Terrón.
- Palencia-Aranda de Duero.
- Almazán-Gómara-Ágreda.
- Toro-Cuéllar.
- Segovia-Aranda de Duero.
- Valladolid-Medina del Campo.

En estos ejes principales de comunicación, se ejecutarán la mayor parte de los 400 kilómetros de autovías previstas, así como 63 variantes de población que contribuirán a eliminar todas las travesías de esos 10 grandes ejes de vertebración.

Se tiene, así, un “**Plan de Obras**” que basa principalmente su razón de ser en el **incremento de kilómetros y anchos de firme**, que pretende perpetuar el modelo de movilidad actual que claramente resulta inadecuado tanto desde el punto de vista ambiental como para satisfacer las necesidades humanas y para mejorar la calidad de vida de los castellanos y leoneses, y que, en última instancia, apuesta por un **incremento indefinido de las dimensiones y la capacidad de las vías existentes en la región**, continuando con una inercia perversa en la que toda carretera ha de aumentar el tráfico que soporta como garantía de progreso en los territorios que atraviesa y une, siendo, al parecer, la autovía el tipo de vial deseable en toda la red.

Lejos de pretender moderar o rebajar las necesidades en el uso del vehículo privado en las carreteras de Castilla y León, el Plan estimula su incremento, dando por hecho en el análisis de IMD (Intensidad Media Diaria) que realiza para cada vía que esta cifra de tráfico circulante debe incrementarse sustancialmente. De esta forma se avala una espiral absurda en la que el incremento de vehículos circulando por las carreteras regionales equivale a progreso y bienestar social.

¿Se pretende comunicar todos los núcleos de la región mediante autovías? ¿Cuáles serían las actuaciones previstas en un Plan posterior? ¿Hasta qué características de núcleo habría que llegar, Plan tras Plan, con esta política de transportes? Evidentemente, **este crecimiento indefinido de la capacidad de las carreteras carece de todo criterio de sostenibilidad**

**ambiental, pese a que ésta es citada como uno de los ejes de actuación que marcan este nuevo Plan.**

## **SEGUNDA.- JUSTIFICACIÓN ECONÓMICA DEL PLAN**

El “Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020” señala entre sus objetivos básicos los siguientes:

- Adecuación de la red de carreteras al incremento de movilidad y de tráficos.
- Potenciación del desarrollo económico de Castilla y León.
- Disminución de los desequilibrios territoriales.
- Favorecer el desarrollo rural y el asentamiento de población.
- Mejora global de la red.
- Mejora de las condiciones de circulación y seguridad vial.
- Protección de la calidad de los espacios de interés natural.
- Gestión adecuada de recursos.

Y entre sus objetivos concretos, los siguientes:

- Completar la modernización de la Red Principal.
- Adecuación de la red complementaria local (ancho mínimo de 6 metros).
- Adecuación de itinerarios con el carácter complementario a la red de alta capacidad.
- Potenciación de la conservación del patrimonio viario autonómico.
- Construcción de variantes de población.
- Adecuación de los grandes ejes de vertebración del territorio.
- Recuperación de espacios medioambientales.
- Incremento de la accesibilidad.

El Plan pretende, en definitiva, una mejora de la actual red de carreteras que favorezca la cohesión territorial de la regional a través de aspectos tales como el desarrollo económico regional, la disminución de los desequilibrios territoriales, el desarrollo rural y el asentamiento de población o la mejora en la seguridad vial, junto con otros más discutibles o eufemísticos como los referidos a la protección de la calidad de los espacios de interés natural o la gestión adecuada de recursos.

Como se ha señalado, **el presupuesto total del “Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020” es de 6.300,79 millones de euros.**

Más allá del inevitable rechazo que, desde el punto de vista estrictamente ambiental, cabe formular respecto a un Plan de las características del analizado, procede valorar la oportunidad del mismo en el actual contexto socioeconómico y territorial de la región, y por tanto, la justificación del mismo como un instrumento de interés estratégico a materializar.

Como históricamente se ha hecho, el Plan vincula la **disminución de los desequilibrios territoriales** a la potenciación desmesurada de la red de carreteras. Esta relación entre el incremento desmedido de la capacidad de las carreteras y, por tanto, de los flujos de tráfico rodado, y el “reequilibrio territorial” representa cada vez más una falacia de difícil justificación: la valoración de las repercusiones socioeconómicas de diferentes infraestructuras viarias en España ha concluido que la proliferación de estas vías de gran capacidad ha originado una concentración o recentralización de las actividades económicas, generándose un reforzamiento de la jerarquía urbana a favor de las ciudades más potentes, que acumulan funciones de mando y

actividades y empleo avanzado, en detrimento de un espacio cada vez más periférico y desestructurado. En el caso de Castilla y León, los indicadores demográficos y económicos vienen mostrando, desde hace lustros, la agudización de los desequilibrios territoriales entre un entorno rural en proceso de grave despoblación y unos nodos urbanos cada vez más poblados. Las políticas de transporte llevadas a cabo, lejos de mitigar este desajuste, lo han acentuado, habiendo favorecido el incremento en la región de la sociedad urbana y la regresión y el abandono de los pobladores del medio rural, y la diferencia en todos los aspectos entre ambos ámbitos.

En el Plan que ahora se presenta, ejemplo paradigmático de la acentuación de los desequilibrios territoriales inducidos por el mismo son las diferentes **actuaciones en el entorno de las principales ciudades de la región** (desdoblamientos en accesos, autovías en rondas periurbanas), que generan un efecto territorial que estimula los nuevos desarrollos urbanísticos en dichos entornos urbanos (con los graves efectos medioambientales asociados), y por tanto, son vectores de desequilibrios territoriales evidentes, contribuyendo a la tensión entre el desmesurado desarrollismo urbano centralista y la atonía del envejecido mundo rural.

Por tanto, resulta cuestionable el admitir que un Plan como el presentado suponga un beneficio socioeconómico para la región, más allá de los efectos económicos estrictamente ligados a cada una de las actuaciones a acometer (efectos que beneficiarán principalmente a las diversas empresas constructoras de obra civil).

Debe más bien considerarse que el modelo de transporte que impulsa el Plan ignora que una parte considerable de la población, en las grandes áreas urbanas y también en las zonas rurales, se encuentra al margen de este modo de desplazamiento por razones de nivel de renta, género, edad, discapacidades físicas o sensoriales, o de la predisposición para tener un vehículo. Estos grupos sociales ven gravemente disminuida su accesibilidad al territorio, siendo para ellos la única garantía de accesibilidad universal un adecuado servicio público de transporte (servicio que el Plan no considera como un eje de actuación prioritario por su interés social y su mejor comportamiento ambiental).

Por todo ello, cabe señalar que **el Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020 carece de un diagnóstico territorial** que justifique en profundidad la necesidad y la bondad, para el conjunto de la sociedad castellana y leonesa, de las actuaciones en él incluidas. La inversión prevista de 6.300,79 millones de euros no queda, por tanto, justificada, considerando además que la misma se detrae en última instancia de otros capítulos que resultan con seguridad más necesarios y beneficiosos para la Comunidad (educación, I+D, sanidad, prestaciones sociales...).

Respecto al despilfarro que supone este Plan, baste señalar **algunas actuaciones difícilmente justificables, por su más que discutible necesidad y su alto coste**. Así, cabría señalar la injustificación de que gozan **la mayor parte de las actuaciones de desdoblamiento o conversión a autovía** a tenor de los datos de **IMD** (Intensidad Media Diaria de vehículos) ofrecidos por el propio Plan. En la planificación y gestión de redes de carreteras (así lo recoge el propio PEIT estatal), se considera que a partir de intensidades medias diarias (IMD) de 10.000 vehículos resulta conveniente estudiar la posibilidad de construir una autovía. No obstante, las siguientes actuaciones recogidas en el Plan son ejemplos de obras innecesarias y de alto coste económico, dado que el tráfico actual e incluso el previsible no justifican suficientemente su necesidad:

Provincia de Ávila:

Para la **CL-505**, en el acceso a Ávila, se plantea su desdoblamiento en un tramo de 4 km., que dispone de una IMD de 6.107 vehículos, de forma que en el

horizonte del año 2020, tras efectuar la actuación, se alcanzará una IMD de 9.453 vehículos. La inversión de esta actuación asciende a 52,50 millones de euros.

Para la **CL-501** se plantea su conversión a autovía entre Santa María del Tiétar y Piedralaves, en un tramo de 15 km., que dispone de una IMD de 7.281 vehículos, de forma que en el horizonte del año 2020, tras efectuar la actuación, se alcanzará una IMD de 11.270 vehículos. La inversión de esta actuación asciende a 52,50 millones de euros.

#### Provincia de Burgos:

Para la **CL-628** se plantea su conversión a autovía entre Medina de Pomar y Villarcayo, en un tramo de 7,7 km., que dispone de una IMD de 4.731 vehículos, de forma que en el horizonte del año 2020, tras efectuar la actuación, se alcanzará una IMD de 7.325 vehículos. La inversión de esta actuación asciende a 105,00 millones de euros.

Para la **BU-740** se plantea su conversión a autovía entre Miranda de Ebro y L.P. País Vasco, en un tramo de 4,0 km., que dispone de una IMD de 7.875 vehículos, de forma que en el horizonte del año 2020, tras efectuar la actuación, se alcanzará una IMD de 12.191 vehículos. La inversión de esta actuación asciende a 8,00 millones de euros.

#### Provincia de León:

Para la **CL-622** se plantea su conversión a autovía entre León y La Bañeza, en un tramo de 41,7 km., que dispone de una IMD de 4.600 vehículos, de forma que en el horizonte del año 2020, tras efectuar la actuación, se alcanzará una IMD de 9.200 vehículos. La inversión de esta actuación asciende a 104,25 millones de euros.

Para la **CL-626** se plantea su conversión a autovía entre Villablino y Piedrafita, en un tramo de 11,9 km., que dispone de una IMD de 5.043 vehículos, de forma que en el horizonte del año 2020, tras efectuar la actuación, se alcanzará una IMD de 7.806 vehículos. La inversión de esta actuación asciende a 71,40 millones de euros.

Para la **CL-626** se plantea su conversión a autovía entre La Magdalena y La Robla, en un tramo de 16,0 km., que dispone de una IMD de 3.920 vehículos, de forma que en el horizonte del año 2020, tras efectuar la actuación, se alcanzará una IMD de 7.841 vehículos. La inversión de esta actuación asciende a 71,40 millones de euros.

Para la **CL-631** se plantea su conversión a autovía entre Toreno y Páramo, en un tramo de 16,6 km., que dispone de una IMD de 2.443 vehículos, de forma que en el horizonte del año 2020, tras efectuar la actuación, se alcanzará una IMD de 3.782 vehículos. La inversión de esta actuación asciende a 182,60 millones de euros.

#### Provincia de Palencia:



Para la **CL-615** se plantea su conversión a autovía entre Palencia y Carrión de los Condes, en un tramo de 42 km., que dispone de una IMD de 5.346 vehículos, de forma que en el horizonte del año 2020, tras efectuar la actuación, se alcanzará una IMD de 8.276 vehículos. La inversión de esta actuación asciende a 105,00 millones de euros.

Para la **CL-613** se plantea su conversión a autovía entre Palencia y Paredes de Nava, en un tramo de 15 km., que dispone de una IMD de 9.630 vehículos, de forma que en el horizonte del año 2020, tras efectuar la actuación, se alcanzará una IMD de 11.328 vehículos. La inversión de esta actuación asciende a 37,50 millones de euros.

#### Provincia de Salamanca:

Para la **CL-512- Acceso a Salamanca (SA-20)** se plantea su desdoblamiento en un tramo de 3 km que dispone de una IMD de 6.857 vehículos, de forma que en el horizonte del año 2020, tras efectuar la actuación, se alcanzará una IMD de 10.614 vehículos. La inversión de esta actuación asciende a 6,00 millones de euros.

Para la **CL-512- Acceso a Salamanca** se plantea su desdoblamiento en un tramo de 5 km que dispone de una IMD de 5.979 vehículos, de forma que en el horizonte del año 2020, tras efectuar la actuación, se alcanzará una IMD de 9.255 vehículos. La inversión de esta actuación asciende a 10,00 millones de euros.

#### Provincia de Segovia:

Para la **CL-605** se plantea su conversión a autovía entre Segovia - Santa María Real de y Nieva, en un tramo de 29,0 km., que dispone de una IMD de 7.772 vehículos, de forma que en el horizonte del año 2020, tras efectuar la actuación, se alcanzará una IMD de 12.031 vehículos. La inversión de esta actuación asciende a 72,50 millones de euros.

#### Provincia de Soria:

Para la **CL-101** se plantea su conversión a autovía entre Agreda y Almazán, en un tramo de 71,6 km., que dispone de una IMD de 4.798 vehículos, de forma que en el horizonte del año 2020, tras efectuar la actuación, se alcanzará una IMD de 7.428 vehículos. La inversión de esta actuación asciende a 179,00 millones de euros.

#### Provincia de Valladolid:

Para la **CL-602** se plantea su conversión a autovía entre Medina del Campo y la CL-601, en un tramo de 53 km., que dispone de una IMD de 3.338 vehículos, de forma que en el horizonte del año 2020, tras efectuar la actuación, se alcanzará una IMD de 5.167 vehículos. La inversión de esta actuación asciende a 132,50 millones de euros.

Para la **CL-600** se plantea su conversión a autovía en la Ronda Supersur (Simancas – Tudela de Duero), en un tramo de 23,3 km., que dispone de una IMD de 4.450 vehículos, de forma que en el horizonte del año 2020, tras

efectuar la actuación, se alcanzará una IMD de 7.044 vehículos. La inversión de esta actuación asciende a 58,25 millones de euros.

Para la **CL-610 Valladolid - Puente Duero** se plantea su desdoblamiento en un tramo de 7,0 km que dispone de una IMD de 8.829 vehículos, de forma que en el horizonte del año 2020, tras efectuar la actuación, se alcanzará una IMD de 13.667 vehículos. La inversión de esta actuación asciende a 14,00 millones de euros.

Para la **VA-140 Valladolid - Renedo** se plantea su desdoblamiento en un tramo de 5,0 km que dispone de una IMD de 4.980 vehículos, de forma que en el horizonte del año 2020, tras efectuar la actuación, se alcanzará una IMD de 7.709 vehículos. La inversión de esta actuación asciende a 10,00 millones de euros.

Para la **VA-113 Valladolid - Cabezón** se plantea su desdoblamiento en un tramo de 8,0 km que dispone de una IMD de 9.110 vehículos, de forma que en el horizonte del año 2020, tras efectuar la actuación, se alcanzará una IMD de 14.102 vehículos. La inversión de esta actuación asciende a 16,00 millones de euros.

La relación de estas actuaciones de conversión a autovía o desdoblamiento en accesos a ciudades resulta **esclarecedora de la escasa justificación de, al menos, una gran parte de este Plan de Carreteras**, siendo en general las actuaciones referidas las que conllevan un mayor volumen de dotación presupuestaria.

En conclusión, en el actual contexto regional, **el Plan presentado resulta desorbitado en términos presupuestarios y, respecto a muchas de sus actuaciones, innecesario.**

### **TERCERA.- EFECTOS AMBIENTALES DEL PLAN**

Como se ha señalado, las actuaciones previstas en el Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020 presentan una grave incidencia en aspectos tales como:

- El impacto sobre el consumo de energía y las emisiones de CO<sub>2</sub>, principales responsables del **cambio climático**, ignorando así lo acordado a través del Protocolo de Kioto.
- El incremento de los niveles de **contaminación atmosférica** regionales, especialmente, en las áreas urbanas y periurbanas.
- La inducción de efectos tales como la **expansión urbanística** desmesurada en el entorno de los principales nodos regionales.
- La afección a **espacios naturales**, ecosistemas y comunidades de flora y fauna.
- La **fragmentación del territorio** y la afección al paisaje y los corredores ecológicos.

Podemos afirmar que todos efectos, que han sido (salvo el referido a espacios naturales) ignorados en la documentación expuesta a información pública, constituyen en su conjunto una **grave agresión a los recursos naturales y al medio ambiente**, en general, de Castilla y León.

Por el contrario, en la documentación del Plan, lejos de aparecer una voluntad por abordar al menos una aproximación a estos impactos ambientales, aparece una ironía tan poco afortunada como la de que *“Por tanto, el Plan contribuye al medio ambiente con 172,7 millones de €”*, al especificarse las diversas actuaciones asociadas al Plan respecto a las actuaciones de

restauración ambiental y utilización de productos procedentes de valorización de residuos de construcción y demolición y, como ligante para la fabricación de mezclas bituminosas del betún modificado con polvo de caucho procedente de neumáticos fuera de uso (betún-caucho).

## CUARTA.- CONTRIBUCIÓN DEL PLAN AL CAMBIO CLIMÁTICO

El sector del transporte es uno de los que más colabora al calentamiento del Planeta y que ha experimentado a nivel mundial un mayor crecimiento en sus consumos energéticos en las últimas décadas, y por lo tanto, en sus emisiones de efecto invernadero: dióxido de carbono (CO), metano (CH), óxido nitroso (N<sub>2</sub>O), ozono troposférico o clorofluorocarbonados (CFC), que generan procesos que intensifican el efecto invernadero y favorecen el cambio climático. De todos ellos son las emisiones de CO<sub>2</sub> las que tiene mayor importancia por su dimensión y por las dificultades que existen para reducirla.

Pese a que la documentación vinculada al Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020 que se expone a información pública no contempla estimación alguna del incremento de emisiones de GEI (Gases Efecto Invernadero)<sup>1</sup>, a continuación se exponen algunos datos que reflejan el calado que en esta materia presenta este Plan.

La siguiente tabla muestra la estimación del incremento de las emisiones provocada por el Plan considerando las nuevas autovías y desdoblamientos previstos:

Tabla nº 1. Emisiones, considerando nuevas autovías y desdoblamientos previstos, del Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020

	Tráfico (veh-km)			Factores de emisión (g/km)						Emisiones (Tm/año)		
	2006	2020	% +	2006		2020		% +		2006	2020	% +
				VL	VP	VL	VP	VL	VP			
CO <sub>2</sub>				161	626	129	581	-19,9	-7,2	228.184	301.968	32,3
CO				3,83	2,99	1,10	2,19	-71,3	-26,8	3.788,4	1.979,5	-47,7
NO <sub>x</sub>			55,6	0,55	4,01	0,12	1,51	-78,2	-62,3	1.037,4	489,7	-52,8
PM				0,01	0,21	0,00	0,03	-100,0	-85,7	37,7	6,5	-82,9
COV				0,49	1,02	0,04	0,65	-91,8	-36,3	572,5	194,8	-66,0
SO <sub>2</sub>	1.019.368,350	1.586.080,849		0,0040	0,0160	0,0032	0,0148	-20,0	-7,5	5,7	7,6	32,2

Emisiones de las nuevas autovías y desdoblamientos previstos en el Plan

Fuente: Elaboración propia. Basado en Estevan, A. y Sanz A. Hacia la reconversión ecológica del transporte en España. Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente. Madrid, 1994.

Como puede observarse, cabe prever para el año 2020 un **incremento muy significativo respecto al dióxido de carbono, cuyas emisiones ascienden en un 32,3% respecto a las de 2006**, casi 74.000 toneladas anuales más. El dióxido de azufre también crece, pero de manera poco significativa. La emisión respecto a los demás contaminantes se aminoraría por la reducción prevista de los factores de emisión (conforme a los estudio prospectivos en la materia publicados por la Comisión Europea para España).

<sup>1</sup> Curiosamente, el Plan señala respecto a estos gases únicamente y exclusivamente lo siguiente: “Con objeto de compensar las emisiones de gases de efecto invernadero se desarrollarán actuaciones de implantación de arbolado que actúen como sumideros de CO<sub>2</sub> para compensar las emisiones referidas (...)”.

Considerando la puesta en desarrollo de la totalidad de las actuaciones (no sólo por las nuevas autovías y desdoblamientos previstos) previstas en el Plan y el crecimiento lineal del tráfico del 3,15% acumulado anual recogida en el Plan, la tabla análoga es la siguiente:

Tabla nº 2. Emisiones totales del Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020

**EMISIONES DEL PLAN DE CARRETERAS DE CASTILLA Y LEÓN 2008-2020**

	Tráfico (veh.-km)			Factores de emisión (g/km)						Emisiones (Tm/año)		
	2006	2020	% +	2006		2020		% +		2006	2020	% +
				WL	WP	WL	WP	WL	WP			
CO <sub>2</sub>	4.772.600.000	7.387.780.424	54,8	161	626	129	581	-19,9	-7,2	1.010.397	1.317.170	30,4
CO				3,83	2,99	1,10	2,19	-71,3	-26,8	17.841,9	9.004,7	-49,5
NO <sub>x</sub>				0,55	4,01	0,12	1,51	-78,2	-62,3	4.425,7	2.006,4	-54,7
PM				0,01	0,21	0,00	0,03	-100,0	-85,7	151,8	24,2	-84,1
COV				0,49	1,02	0,04	0,65	-91,8	-36,3	2.614,4	786,9	-69,9
SO <sub>2</sub>				0,0040	0,0160	0,0032	0,0148	-20,0	-7,5	25,3	33,0	30,2

Emisiones totales del Plan

Fuente: Elaboración propia.

En este caso, considerando las emisiones producidas por la puesta en marcha del conjunto del Plan, resulta de nuevo **muy significativo el incremento asociado al dióxido de carbono, cuyas emisiones ascenderían en un 30,4% respecto a las del año 2006, lo cual supone un incremento en el año 2020 de más de 300.000 toneladas anuales respecto a las de 2006.**

Como señalan diversos informes, el sector del transporte es el que más energía final consume en España, por delante de la industria, lo que constituye una anomalía en la Unión Europea. Consecuentemente, el sector es un gran emisor de gases invernadero, originando un tercio de las emisiones totales, que crecen, además, a un ritmo muy superior al del resto de sectores. También los informes más recientes señalan que España no podrá cumplir los objetivos de Kyoto si no se actúa de modo preferente en la eficiencia energética del sector transporte, resultando incuestionable que el sector transporte en general y el transporte por carretera, en particular, representa el sector más importante de cara al desarrollo de políticas encaminadas a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. Y se apunta como vía más razonable para tal fin un **cambio sustancial en el modelo de transporte**, responsable de más del 60% del consumo de los productos petrolíferos en España. De este, exactamente, 61,4%, el tráfico rodado supone un porcentaje del 81,5% (información obtenida a partir de los balances energéticos de la Agencia Internacional de la Energía –AIE-).

Por otra parte, cabe señalarse que este Plan de Carreteras se tramita, inexplicablemente, sin referencia o ligazón alguna a la "**Estrategia contra el Cambio Climático en Castilla y León 2008-2012**", actualmente también en tramitación (conforme a nota del Consejo de Gobierno de Castilla y León de 12 de julio de 2007). Efectivamente, la Junta de Castilla y León ha iniciado la tramitación para la aprobación de esta Estrategia, de la que aún no se ha hecho público ningún documento. Los textos de presentación de la Estrategia hasta ahora publicados en la propia página web de la Junta de Castilla y León señalan que las propuestas de Castilla y León para afrontar los retos del cambio climático a partir del periodo post-Kyoto son las siguientes:

- a) *Aprobación de una Estrategia Regional contra el Cambio Climático. Castilla y León debe contribuir a minimizar las emisiones regionales de gases de efecto invernadero, ofreciendo un enfoque estratégico y coordinado a actuaciones que están ya en marcha y proponiendo nuevas iniciativas.*
- b) *Promover el reconocimiento de nuestros bosques como sumideros de carbono, exigiendo la correspondiente repercusión económica que de ello se derive.*

*c) En el proceso de negociación de la fase post-Kioto en el horizonte del 2012 mantendremos que los nuevos derechos de emisión se otorguen de acuerdo a 3 criterios en clave regional: las necesidades de cohesión y convergencia regional, la consolidación de la posición del carbón como un sector estratégico y una adecuada contabilización de los sumideros de CO<sub>2</sub>*

Consideramos que la tramitación de un Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020 de Castilla y León como el que se analiza **no puede pasar por alto su importante contribución a las emisiones de gases de efecto invernadero** y, por tanto, al calentamiento global, debiendo tramitarse de forma coordinada con la citada "Estrategia contra el Cambio Climático en Castilla y León 2008-2012".

En resumen, **el Plan de Carreteras que se presenta constituye una importante y lamentable contribución de la Comunidad de Castilla y León al cambio climático ignorada en el propio Plan.**

## **QUINTA.- INCREMENTO DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA**

Los procesos de combustión energética del transporte colaboran al **deterioro de la calidad del aire**, afectando los efectos directos del mismo especialmente a los habitantes de las ciudades. El transporte motorizado emite a la atmósfera miles de sustancias químicas, siendo los niños y los ancianos los grupos principalmente afectados, de tal forma que los expertos afirman que la contaminación atmosférica genera una mayor tasa de mortalidad que los accidentes de tráfico.

Las consecuencias de estas sustancias afectan de dos formas diferentes, por un lado, sobre el entorno físico que nos rodea, es el caso del SO<sub>x</sub>, la emisión de estos óxidos se hace en forma de anhídrido sulfuroso, gas que es el principal causante de la lluvia ácida y tiene consecuencias en la salud de los bosques y sobre el equilibrio ecológico de las aguas continentales. En el caso del NO<sub>x</sub> procedente de la combustión contribuye indirectamente al efecto invernadero y de forma directa a la lluvia ácida y a la acumulación de ozono en la troposfera.

Por otro lado, afecta especialmente a la salud de los seres vivos; así el CO dificulta la absorción de oxígeno, los compuestos orgánicos volátiles generan cáncer, enfermedades cardiovasculares y respiratorias; lo mismo que las partículas, cuyos finos tamaños se alojan en el pulmón, produciendo consecuencias irreversibles en el futuro. La cada vez más presencia en las áreas metropolitanas de O<sub>3</sub>, puede dar lugar a inflamación pulmonar, disminución de la capacidad respiratoria, y menor resistencia a las enfermedades pulmonares.

Por tanto, el Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020, que comporta un notable incremento en las emisiones a la atmósfera, como ya se ha señalado, **tendrá unas consecuencias muy negativas sobre la calidad del aire en las principales áreas urbanas y metropolitanas de la región.**

## **SEXTA.- INCREMENTO DE EFECTOS INDUCIDOS PERJUDICIALES PARA EL MEDIO AMBIENTE**

Como es bien sabido, en las áreas metropolitanas, las zonas más densamente pobladas, y también, de forma creciente, en torno a las ciudades medianas y pequeñas, el modelo de transporte basado fundamentalmente en la construcción de viario de gran capacidad y en la conformación de una movilidad dependiente del vehículo privado, ha permitido la **colonización**

**de un territorio cada vez más alejado de los centros urbanos y cada vez más disperso.** Esta nueva situación ha generado graves impactos sobre la capacidad de carga de los territorios.

Las redes de infraestructuras viarias determinan de manera capital los crecimientos urbanísticos y la disposición de servicios, dotaciones y equipamientos, así como la ubicación de los centros de trabajo.

Un importante número de las actuaciones previstas en el Plan se relacionan directamente con la inducción de efectos ambientales negativos tales como la **expansión urbanística** desmesurada en el entorno de los principales nodos regionales.

De esta forma, diversas actuaciones van a fomentar y a estimular los crecimientos urbanos en amplias franjas periurbanas que, en algunos casos, aún presentan destacables valores naturales (zonas arboladas, riberas y huertas, zonas seminaturales como valor para el esparcimiento para la población, etc.).

Así, las diferentes actuaciones en el entorno de las principales ciudades de la región generan un efecto territorial que estimula los nuevos desarrollos urbanísticos. El Plan contempla, por un lado, diversas actuaciones correspondientes a “accesos a ciudades”, que afectan a todas las capitales provinciales de la región (salvo a Burgos y a Soria), así como a Miranda de Ebro y a Ponferrada.

Por otra parte, también el Plan prevé transformar en autovía diversas carreteras periurbanas, contribuyendo a la saturación de los actuales espacios urbanos de la región. Actuaciones como la autovía entre Ávila y la A-6 (30,0 km), la conversión de la CL-622 entre León y La Bañeza (41,7 km.), la conversión de la CL-613 entre Palencia y Paredes de Nava (15,0 km.), la conversión de la CL-615 entre Palencia y Carrión de los Condes (42,0 km.), la conversión de la CL-510 entre Salamanca y Alba de Tormes (20,0 km.), la conversión de la CL-605 entre Segovia y Santa María Real de Nieva (29,0 km.), o la conversión de la CL-600/Ronda Supersur, entre Simancas y Tudela de Duero (23,3 km.), son ejemplos de actuaciones que **contribuyen a una mayor saturación urbana del entorno de las ciudades de la región**, estimulando un **crecimiento urbanístico desmesurado**, como el acaecido en los últimos años, que redundará en un elevado **consumo de recursos, una desmedida ocupación de suelos, una alteración y destrucción de paisajes periurbanos y, además, en un modelo de crecimiento urbano descontrolado, agresivo para sus residentes y con muy deficientes cualidades ambientales y de confort.**

Por tanto, las actuaciones contempladas en el **Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020 inducen e intensifican los efectos ambientales indeseables asociados al crecimiento urbano desmedido** en las ciudades de Castilla y León.

## **SÉPTIMA.- AFECCIÓN A ESPACIOS NATURALES Y A ESPECIES AMENAZADAS**

Las afecciones a espacios naturales, a lugares de la red Natura 2000, a hábitats y taxones de interés comunitario, o a especies amenazadas, son las únicas que aparecen reflejadas como tales en la documentación presentada (no figuran en esta documentación otros impactos medioambientales a considerar, derivados de la ejecución del Plan).

Las cifras de kilómetros sobre los que este Plan de Carreteras son tan elevadas que indudablemente muchas de las actuaciones previstas van a producir unos elevados impactos

ambientales sobre los Espacios Naturales Protegidos, los espacios de la red Natura 2000 o los espacios sujetos a regímenes de protección vinculados a especies amenazadas.

Así, las actuaciones de mayor entidad en cuanto al impacto que sobre estos recursos generarán son las siguientes:

Provincia de Ávila:

**Autovía desde Autovía A-6 (en Adanero) a Ávila (30,0 km):**

Se trata de la construcción de una autovía de nuevo trazado que enlazaría Adanero con Ávila, con una longitud de 30-40 km. Este trazado afectaría a la Zona de Especial Protección para las Aves “Encinares de los ríos Adaja y Voltoya” (ES000190). También podría afectar al Lugar de Importancia Comunitaria del mismo nombre (ES4110103).

Esta autovía atravesaría espacios de alto valor ecológico situados al norte de la ciudad de Ávila, caracterizado por el rico mosaico de encinares, pastizales, humedales y fresnedas adhesadas, y por la presencia de distintas especies amenazadas, destacando el águila imperial (*Aquila adalberti*).

Supondría, además, un nuevo puente sobre el río Adaja, originando una grave alteración ambiental sobre sus valores ecológicos y paisajísticos.

**Desdoblamiento de la CL-501<sup>2</sup>, entre Piedralaves y Navahonda (límite con la Comunidad de Madrid):**

Desdoblamiento en unos 25 km. de la actual carretera. La actuación afectaría en varios kilómetros a sectores de excepcional valor ecológico, afectados por el LIC y la ZEPA “Valle del Tiétar” (ES4110115 y ES0000184, respectivamente). El trazado afecta además a los ámbitos de aplicación de los planes de recuperación de la águila imperial (*Aquila adalberti*) y la cigüeña negra (*Ciconia nigra*), pudiendo discurrir muy próximo a áreas críticas para la supervivencia de estas especies.

**Desdoblamiento de la CL-505 de Ávila (Camino del Gansino) a cruce con AV-503**

Desdoblamiento en unos 3 km. de una vía periurbana. Afectará drásticamente a la vega del río Chico y a este entorno con valor paisajístico del sur de la ciudad de Ávila.

Provincia de Burgos:

**BU-910 Santo Domingo de Silos - N-234**

Acondicionamiento de 14 km. de longitud que afecta al Espacio Natural Sabinares del Arlanza, así como al LIC y la ZEPA del mismo nombre (ES4120091 y ES4120031).

Provincia de León:

---

<sup>2</sup> El desdoblamiento de esta carretera supondría dar continuidad al desdoblamiento en actual ejecución en la **carretera M-501, de la Comunidad de Madrid**, con la que enlaza. La construcción de dicha carretera madrileña está sufriendo en la actualidad una elevada oposición, debido a los daños ambientales, análogos a los señalados para Castilla y León, que ocasionaría (en el sector madrileño se ha señalado, como elemento de mayor valor, la presencia de lince ibérico).

Respecto al desdoblamiento de dicha carretera madrileña, debe destacarse que en febrero de 2008 el Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) ha emitido Sentencia en virtud de la cual se declaran nulos los acuerdos por los que se aprobó dicho desdoblamiento. El TSJM ha impuesto una fianza de medio millón de euros a Ecologistas en Acción para poder llevar a cabo la paralización de la obra.

**Desdoblamiento de la CL-622 de León a La Bañeza**

Desdoblamiento en unos 42 km. que afecta a paisajes agrícolas con elevado interés para fauna esteparia, pudiendo afectar a los valores de la ZEPA “Páramo Leonés” (ES0000365).

**Conexión Ponferrada - La Cabrera**

Se trata de una carretera en su mayor parte de nuevo trazado, de 55,0 km., que atravesaría la ZEPA “Montes Aquilanos” (ES4130022) y el LIC “Montes Aquilanos” (ES4130117), generando sobre este espacio un impacto ambiental de gran magnitud.

También en la provincia de León destacan, como actuaciones de importante afección sobre la red Natura 2000 y sobre la Red de Espacios Naturales de Castilla y León, las correspondientes a las variantes de localidades como Corbón del Sil, Palacios del Sil, Cuevas del Sil, Rioscuro, Villablino, Cabrillanes, Truebano o Huergas de Babia. Dichas variantes podrán afectar de manera significativa a los LIC, ZEPA y Espacio Natural de “Alto Sil”, “Sierra de Ancares” y “Valle de San Emiliano”.

Provincia de Palencia:

**CL-627 de Cervera de Pisuerga a Límite de C.A. de Cantabria**

Acondicionamiento de 30 km. de un carretera que atraviesa enclaves de elevada sensibilidad ambiental, afectando la actuación al Parque Natural de Fuentes Carrionas y Fuente Cobre-Montaña Palentina y al LIC y ZEPA de los mismos nombres (ES4140011).

**P-922 de Villerías de Campos a Villarramiel**

Este acondicionamiento afecta a 16 km. de carretera que discurre por la ZEPA “La Nava Campos-Sur” (ES0000216), pudiendo afectar de manera significativa a los relevantes valores que contiene (principalmente, avifauna esteparia).

Provincia de Salamanca:

**CL-526 El Bodón – Robleda y Robleda - L.C. A. Extremadura**

Acondicionamiento en 27 km. que afecta al Espacio Natural de El Rebollar y al LIC del mismo nombre (ES4150032).

Provincia de Segovia:

**CL-601 Segovia - La Granja**

Acondicionamiento de 8 km. que afecta parcialmente al Espacio Natural de Guadarrama y a la ZEPA y el LIC “Sierra de Guadarrama “ (ES0000010 y ES4160109).

Provincia de Soria:

**SO-132 N-II – La Riba de Escalote (SO-150) y SO-132 Barahona (CL-101) - La Riba de Escalote (SO-150)**

Acondicionamiento de unos 45 km. de carretera local que afecta parcialmente a la ZEPA y LIC “Altos de Barahona” (ES0000203 y ES4170148).

Provincia de Valladolid:

**Desdoblamiento de la carretera CL602, entre Medina del Campo y límite con la provincia de Segovia**



Afecta a unos 40 km. de carretera regional, afectando al LIC “Lagunas de Coca y Olmedo” (ES4160062).

Provincia de Zamora:

**CL-605 de El Piñero (ZA-611) a Zamora**

Acondicionamiento en 20 km., afectando en 10 de ellos a la ZEPA “Llanuras del Guareña” (ES0000208), de elevado interés para la conservación de hábitats y especies de tipo estepario.

**ZA-921 de Puebla de Sanabria (ZA-925) a Rihonor de Castilla, Frontera con Portugal**

Acondicionamiento en 15 km., afectando al Espacio Natural Sierra de La Culebra y al LIC del mismo nombre (ES4190033).

Por tanto, el Plan contempla diversas actuaciones que **afectarán muy negativamente a los valores naturales de diversos espacios protegidos (REN, red Natura 2000, ámbitos de planes de recuperación de especies amenazadas) de alta sensibilidad ecológica.**

## **OCTAVA.- FRAGMENTACIÓN DEL TERRITORIO Y AFECCIÓN AL PAISAJE Y A LOS CORREDORES ECOLÓGICOS**

La multiplicación de infraestructuras en Castilla y León empieza a llevar a una **considerable ocupación y fragmentación del territorio.**

Al margen de la afección a espacios protegidos y a otras delimitaciones con regulaciones normativas protectoras de sus ecosistemas, su flora y su fauna, cabe señalar el **inimaginable impacto que sobre los paisajes de la región supondrán las múltiples actuaciones previstas en el Plan de Carreteras 2008-2020.**

El conjunto de actuaciones recogidas en el Plan supone un número tan elevado de intervenciones de importante relevancia en cuanto a sus efectos paisajísticos que, al margen de las repercusiones que las más relevantes puedan tener, la consideración global de todas ellas resulta de una abrumadora virulencia sobre los valores perceptuales del territorio.

Detrás de las desorbitadas cifras de actuación previstas, más de 12.000 km. de carreteras de la región objeto de acondicionamientos, mejoras, nuevas carreteras, variantes, autovías, accesos a ciudades, refuerzos... se encuentra un elevado conjunto de agresiones al paisaje de mayor o menor alcance: un sinfín de agrupaciones de arbolado e hileras en bordes de carreteras, pequeños cauces y sotos de ribera, huertas, caminos tradicionales, sendas y abrevaderos para el ganado, vías pecuarias, pequeños promontorios identitarios de localidades, etc. serán con seguridad destruidos con la ejecución del listado de obras previsto.

Y la densidad de elementos infraestructurales se verá incrementada en el paisaje regional, constituyéndose en una importante agresión al medio. La elevada relación de actuaciones previstas (especialmente las de mayor calado: autovías-desdoblamientos y nuevas carreteras) afectará significativamente a la malla orgánica del paisaje, formada por múltiples elementos de importancia por sí sola reducida, pero muy elevada en un contexto global de análisis paisajístico. El Plan contribuirá a la **fragmentación de hábitats y a una segmentación de corredores ecológicos a escala regional.**

Pese a las actuaciones de restauración ambiental que, asociadas a cada obra, puedan llevarse a cabo, **el Plan producirá la destrucción de múltiples elementos naturales y tradicionales del paisaje castellano y leonés.**

## **NOVENA.- AUSENCIAS DEL PLAN: PROPUESTAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE**

Ante un Plan con los **déficits ambientales** como el analizado (de la documentación analizada, a efectos ambientales únicamente cabe señalarse como acción del Plan muy positiva el compromiso de la utilización como ligante para la fabricación de mezclas bituminosas del betún modificado con polvo de caucho procedente de neumáticos fuera de uso), cabe señalar la **necesidad de impulsar políticas y actuaciones destinadas a fomentar la sostenibilidad del transporte en Castilla y León, lo cual queda muy lejos del *plan de obras* presentado.**

La **reorientación del transporte en nuestra Comunidad** debe pasar por la incorporación de una serie de medidas recogidas en un instrumento global de planificación que considere exhaustiva y razonadamente el efecto ambiental del modelo a desarrollar.

A continuación se proponen una serie de medidas a considerar en **un modelo de transporte más sostenible para Castilla y León:**

- Reducción de las necesidades de movilidad y gestión de la demanda
- Promover una utilización racional del vehículo privado
- Fomento y mejora del sistema de transporte público
- Aplicación de las nuevas tecnologías a la eficiencia y calidad del transporte
- Fomento de los modos de transporte no motorizados
- Ordenación y gestión del transporte urbano de mercancías
- Visión integrada, concertación y participación pública
- Coordinación de la planificación del transporte con la ordenación territorial y el planeamiento urbanístico
- Impulso a las prácticas de conducción eficiente

## **DÉCIMA.- CONCLUSIONES**

- El **cambio climático** sigue siendo el mayor reto de este siglo y el **sector del transporte** presenta una trascendental responsabilidad en su atenuación, por lo cual resulta **urgente replantearse el modelo de movilidad actual.** El Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020 constituye una **relación de obras que contribuye al incremento del tráfico motorizado en vehículo privado y al transporte de mercancías por carretera, contribuyendo, por tanto, al incremento desmedido de la emisión de gases de efecto invernadero y a la aceleración del cambio climático.**
- Junto con los efectos ligados al cambio climático, las afecciones ambientales más destacables son las siguientes:
  - El incremento de los niveles de **contaminación atmosférica** regionales, especialmente, en las áreas urbanas y periurbanas.
  - La inducción de efectos tales como la **expansión urbanística** desmesurada en el entorno de los principales nodos regionales.
  - La afección a **espacios naturales**, ecosistemas y comunidades de flora y fauna.
  - La **fragmentación del territorio** y la afección al paisaje y los corredores ecológicos.

- El Plan que elude el más elemental planteamiento de **intermodalidad** en el transporte o de **reducción de su necesidad**, presentándose como la única alternativa existente a los problemas referidos a la movilidad en Castilla y León y apostando por un **incremento indefinido de las dimensiones y la capacidad de las vías existentes en la región**. Este crecimiento indefinido de la capacidad de las carreteras **carece de todo criterio de sostenibilidad ambiental**.
- El Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020 carece de un diagnóstico territorial que justifique la necesidad y la idoneidad de las actuaciones en él contenidas. **El Plan resulta desorbitado en términos presupuestarios y, respecto a muchas de sus actuaciones, innecesario**.
- El Plan de Carreteras que se presenta constituye una importante y lamentable contribución de la Comunidad de Castilla y León al cambio climático ignorada en el propio Plan, destacándose la ausencia de una coordinación del mismo con la **"Estrategia contra el Cambio Climático en Castilla y León 2008-2012"**, también en **tramitación**.
- El Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020 tendrá unas consecuencias muy negativas sobre la **calidad del aire** en las principales áreas urbanas y metropolitanas de la región.
- Las actuaciones contempladas en el Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020 inducen e intensifican los efectos ambientales indeseables asociados al **crecimiento urbano desmedido** en las ciudades de Castilla y León.
- El Plan contempla diversas actuaciones que **afectarán muy negativamente a los valores naturales de diversos espacios protegidos (REN, red Natura 2000, ámbitos de planes de recuperación de especies amenazadas) de alta sensibilidad ecológica**.
- Además de la importante afección a espacios protegidos, el Plan producirá una **considerable ocupación y fragmentación del territorio**, provocando la **destrucción de múltiples elementos naturales y tradicionales del paisaje castellano y leonés**. El Plan contribuirá a la **fragmentación de hábitats y a una segmentación de corredores ecológicos a escala regional**.
- A la vista de las nefastas consecuencias medioambientales derivadas de la ejecución de este Plan, se considera que debe afrontarse la **reorientación del transporte en nuestra Comunidad, que ha configurarse como un modelo de transporte más sostenible para Castilla y León**.

En resumen, el Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020 objeto de información pública es un **plan desarrollista**, centrado en la **construcción desmedida de infraestructuras** de alta capacidad y de otras intervenciones en la red de carreteras destinadas a un incremento desmesurado del tráfico rodado. El Plan aboga por solucionar los problemas de movilidad construyendo más infraestructuras, olvidando que muchas veces son generadoras de problemas más graves y no, como plantea el plan, su solución. El Plan se presenta como un “plan de obras”, que sigue potenciando el ya fuerte crecimiento del transporte por carretera, sin considerar la **reducción de las necesidades de movilidad** y la participación de **otros modos de transporte**. El Plan no considera los **relevantes efectos ambientales negativos** derivados de su ejecución.

## Por todo ello, Ecologistas en Acción de Castilla y León proponemos:

- La retirada del Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020 y la redacción de un **Plan de Movilidad con objetivos concretos de reducción de la movilidad motorizada en vehículo privado**.
- El establecimiento de una **moratoria** a la construcción de nuevas vías de gran capacidad (autovías).
- Considerar en ese **Plan de Movilidad la intermodalidad** del transporte, abordando equilibradamente los diferentes medios de transporte, y ponderando con criterios ambientales la participación que al mismo ha de darse al vehículo privado. Siguiendo las recomendaciones del Libro Blanco del Transporte en Europa, el Plan debe basarse preferentemente en un concepto de “gestión del tráfico para utilizar mejor las capacidades existentes”, antes que en la construcción de nuevas infraestructuras.
- Considerar prioritaria la **mejora del transporte público** que se ha de convertir en el eje del Plan de Movilidad, lo que supone la mejora de los servicios de autobús y la construcción de **carriles-bus** en las carreteras de acceso a las grandes poblaciones, así como la mejora de la **red ferroviaria** existente y de la calidad y gestión del ferrocarril, favoreciendo la intermodalidad, la puesta en funcionamiento de vías abandonadas, la construcción de nuevas líneas ferroviarias en zonas con problemas de congestión, así como actuaciones destinadas al transporte de mercancías para favorecer el cambio modal de la carretera al ferrocarril.
- Introducir **criterios ambientales** en la planificación de la movilidad, que incluyan los impactos sobre el paisaje y la biodiversidad, objetivos de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> y de la contaminación atmosférica y acústica procedente del transporte y de la siniestralidad según los parámetros introducidos en los países europeos más avanzados en este aspecto.
- Crear un **Observatorio de la Movilidad** que evalúe el cumplimiento de los objetivos ambientales señalados y proponga medidas para adecuar la movilidad a criterios de sostenibilidad ambiental, eficiencia económica y utilidad social.
- Impulsar **medidas destinadas a reducir el uso del vehículo privado en el ámbito laboral** (fomento del teletrabajo, de los sistemas de gestión de coche compartido, del transporte sostenible, gestión de la movilidad en los grandes complejos industriales, etc.).

Así es de justicia que pedimos en Valladolid a 5 de agosto de 2008

Firmado:

Alberto Rueda Herrero  
Asociación Ecologistas en Acción de Castilla y León

SR. CONSEJERO DE FOMENTO DE LA JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN