

b) Declaración Medioambiental

Contenido

1.	Integración en el III Plan Regional de Carreteras de los aspectos medioambientales.....	1
2.	Consideración del Informe de Sostenibilidad Ambiental, y de la Memoria Ambiental	3
3.	Consideración del resultado de las consultas y de la participación pública.....	10
4.	Razones de la elección del Plan aprobado en relación con las alternativas consideradas.....	12

1. Integración en el III Plan Regional de Carreteras de los aspectos medioambientales

La Red de Carreteras de una región articula el territorio y tiene una relación directa con el **desarrollo económico**, el **equilibrio territorial** y la mayor **cohesión social** dentro de su espacio. Por ello, **la planificación de carreteras**, como elemento regulador que se encarga de que el desarrollo de las mismas se produzca de forma adecuada y ordenada, es uno de los instrumentos **con mayores repercusiones económicas y sociales**. Además, se deben tener en cuenta los efectos que la inversión en carreteras tiene en sectores ajenos al transporte, sobre todo en el turismo y el comercio, que en el caso particular de Castilla-La Mancha están estrechamente ligados a su patrimonio histórico-cultural y espacios naturales.

En España, tras un periodo en el que se ha invertido en aumentar la oferta de la Red de Carreteras sin que se haya producido una correlación directa con el crecimiento de la demanda, las distintas administraciones de carreteras están en proceso de **adaptar la planificación** al contexto actual. Este proceso implica reconocer la necesidad de aumentar la inversión en conservación de carreteras para **mantener el patrimonio viario** y en **promover medidas** para lograr una verdadera **complementariedad de los distintos modos de transporte**.

En este contexto, la Dirección General de Carreteras de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha elabora el III Plan Regional de Carreteras 2015-2026 con el firme propósito de lograr la **eficiencia** en la gestión de su red viaria y de potenciar aquellas actuaciones que **mejoran la seguridad vial y aumentan la cohesión** territorial y **la accesibilidad** a las zonas periféricas, promoviendo una **economía sostenible que haga un uso más eficaz de los recursos**.

De este modo, a partir de un análisis de la situación actual y futura que le permite identificar las necesidades de la red viaria para alcanzar los objetivos propuestos, el III Plan Regional de Carreteras 2015-2026 contiene los criterios de intervención y programas de actuación concretos para actuar sobre la infraestructura viaria en los próximos 12 años; los mecanismos necesarios para revisar el estado competencial de la Red y establecer la coordinación interadministrativa que mejore la gestión de la Red; y los indicadores de seguimiento oportunos para efectuar un control de la evolución del Plan y de los

resultados conseguidos con las acciones emprendidas, introduciendo las modificaciones oportunas dentro de su periodo de vigencia.

Desde el punto de vista medioambiental, cabe destacar que las prioridades del III Plan Regional resumen las acciones necesarias para **aprovechar al máximo el potencial económico regional en el marco de la sostenibilidad medioambiental**. Existen diversas alternativas en cuya selección debe integrarse el medio ambiente y los criterios de desarrollo sostenible.

Atendiendo al marco territorial el Plan Regional ha recogido en su planificación la variable ambiental, buscando la coherencia con los restantes planes e instrumentos de planificación territorial en Castilla-La Mancha. Se ha atendido, por tanto, a las siguientes premisas:

- Caracterización del territorio por su valor para la conservación y la conectividad

Se ha realizado un análisis de la situación actual de la red de carreteras, complementándolo con una caracterización territorial en función de la relevancia ambiental y cultural. El resultado ha sido la generación de un mapa de idoneidad ambiental y cultural en cuanto a la capacidad de acogida del territorio, elemento de primer orden en la ponderación de los criterios de intervención y análisis de alternativas para los distintos programas de intervención.

- Establecimiento de criterios para la minimización ambiental en el diseño de infraestructuras

Atendiendo a criterios de eficiencia funcional y mínimo impacto ambiental, marcando las pautas que regirán la adecuación ambiental de los proyectos que se ejecuten por la implantación del Plan.

- Establecimiento de los criterios para determinar la existencia de intereses públicos de primer orden

Para la realización de determinadas actividades, habiéndose demostrado sus repercusiones negativas en el medio ambiente, se requiere la existencia en última instancia de unos intereses públicos de primer orden.

- Restauración y acondicionamiento ambiental

Definición de las pautas de restauración de las carreteras o tramos de éstas que queden fuera de uso tras la realización de nuevas obras o la ejecución de trazados existentes.

La consideración de la dimensión territorial del transporte en la definición del Plan incorpora el objetivo del desarrollo equilibrado y sostenible del territorio castellano manchego. El III Plan Regional integra un conjunto de programas que:

- Mejoran la competitividad económica, potenciando la conexión e integración de Castilla-La Mancha con su entorno (nacional y europeo).
- Mejoran las conexiones de las capitales y nodos regionales de primer nivel con los grandes corredores de alta capacidad.
- Mejoran la accesibilidad de las zonas periféricas de la región y de aquellas de difícil orografía, impulsando el crecimiento económico sostenible y mejoran la calidad de vida de sus habitantes.
- Contribuyen a fijar la población en la región y disminuir los desequilibrios territoriales, aumentando la capacidad de la red comarcal de los tramos insuficientes.
- Homogenizan los itinerarios atendiendo a las características funcionales (geometría, tráfico) de cada categoría de la red.
- Reducen los tiempos de acceso a todas las localidades de la región.
- Mantienen el patrimonio vial de la red, mejorando el estado general de la pavimentación (firmes).
- Garantizan la seguridad vial y establecen medidas de carácter preventivo en carreteras con elevada peligrosidad potencial.
- Adecuan el equipamiento de las carreteras a la funcionalidad de la red, mejorando señalización.
- Mejoran la fluidez de los desplazamientos.

2. Consideración del Informe de Sostenibilidad Ambiental, y de la Memoria Ambiental

El Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) del III Plan Regional de Carreteras de Castilla-La Mancha se ha elaborado ajustando su alcance y contenido al Documento de Referencia emitido por la Consejería de Agricultura de Castilla-La Mancha (Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental), que interviene como órgano ambiental competente en el procedimiento de evaluación ambiental estratégica del Plan), dando cumplimiento a lo establecido en la normativa de aplicación para la evaluación ambiental de planes: Ley 4/2007 de 8 de marzo, de evaluación ambiental en Castilla-La Mancha y ley básica estatal (Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente).

El apartado 1 incluye los datos generales relativos al Plan (promotor; localización; alcance y contenidos del Informe de Sostenibilidad Ambiental; antecedentes; tramitación medioambiental del Plan).

El apartado 2 incluye los objetivos del Plan (generales y específicos), así como un esbozo de sus contenidos, describiendo los programas y subprogramas que incluye, así como las actuaciones que se recoge en cada epígrafe y su localización territorial. Esta definición posibilita la caracterización de las tipologías de actuación y la posterior definición de la problemática medioambiental potencial derivada de su implementación. En este apartado se detalla la relación del Plan de Carreteras con otros planes y programas conexos.

En el apartado 3 se repasan los aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente en Castilla-La Mancha, como ámbito del Plan, incorporando el detalle de los elementos territoriales, principalmente las áreas sensibles (hábitats, Zonas de Especial Protección para las Aves, Lugares de Importancia Comunitaria, otras áreas sensibles), que serán utilizados en la valoración de los efectos ambientales derivados de las actuaciones propuestas.

El análisis de los objetivos ambientales del Plan se desarrolla en el apartado 4, detallando los objetivos de protección ambiental que se derivan de los instrumentos de planificación y la legislación sectorial.

Con la información detallada en los apartados anteriores, se procede en el apartado 5 a identificar los efectos significativos potencialmente derivados del Plan y las actuaciones que se derivan de sus programas, valorando los efectos previsibles sobre elementos estratégicos.

En el apartado 6 (Medidas previstas para prevenir y reducir cualquier efecto significativo en el medio ambiente por la aplicación del Plan), se recogen en cuadros las medidas de mitigación en relación con las principales alteraciones del medio, derivadas de la implementación de las actuaciones generales que recoge el Plan. En el Informe de Sostenibilidad Ambiental se concretan las acciones del Plan susceptibles de efectos ambientales significativos y los factores del medio que se ven afectados en cada caso.

La valoración realizada permite analizar las alternativas presentadas para el Plan, incluyendo la alternativa cero (no actuación) y la evolución esperada de las variables ambientales.

Las medidas previstas para el seguimiento ambiental del Plan se incorporan en el apartado 8, incluyendo los indicadores de estado y seguimiento para los principales objetivos ambientales.

El Informe de Sostenibilidad Ambiental se completa con la inclusión de un Apéndice 1, que incluye el Documento de Referencia emitido por el órgano ambiental para determinar el alcance y contenidos del Informe de Sostenibilidad Ambiental, así como las respuestas obtenidas en el desarrollo del procedimiento de participación pública que recoge la tramitación medioambiental y referidas al Documento de Inicio presentado por la Consejería de Fomento de Castilla-La Mancha (promotor), en julio de 2013, para iniciar el procedimiento de evaluación ambiental del Plan.

En los Anejos 2 y 3 del Informe de Sostenibilidad Ambiental se recogen, respectivamente, la «Cartografía de Actuaciones del Plan» (se presenta la localización cartográfica de las actuaciones que propone el Plan) y la «Cartografía Ambiental» (donde se reflejan los elementos que han servido para la caracterización ambiental del ámbito, así como el mapa de idoneidad ambiental realizado, que refleja la capacidad general de uso del territorio en relación con las actuaciones propuestas por el Plan, destacando, principalmente, aquellas zonas en las que existe inadecuación).

El mapa de idoneidad elaborado constituye una aproximación a la capacidad de acogida del territorio de Castilla-La Mancha en relación con las actuaciones del Plan, mostrando los principales condicionantes medioambientales en su implementación. Posibilita ofrecer una primera valoración de síntesis de las principales características ambientales del territorio marco del Plan, recogiendo los elementos clave de integración de los valores ambientales (espacios naturales protegidos, espacios de la Red Natura 2000, áreas de importancia para la fauna y hábitats).

El contenido del Informe de Sostenibilidad Ambiental se ha ajustado a lo requerido por la Ley 4/2007, de 08-03-2007, de Evaluación Ambiental de Castilla-La Mancha, conforme a lo establecido en su Anexo IV (Contenido del Informe de Sostenibilidad Ambiental), completándose en su tramitación ambiental con el

alcance y contenido reflejado en el Documento de Referencia emitido por el órgano ambiental competente.

Alcance de la evaluación

El Informe de Sostenibilidad Ambiental en su capítulo 5, «Efectos Significativos en el Medio Ambiente», realiza una revisión de la programación y actuaciones incluidas, estableciendo una clasificación por tipologías de actuación que permita abordar la identificación de acciones susceptibles de causar efectos ambientales significativos.

Atendiendo a dichas tipologías de actuación, se han determinado las posibles repercusiones ambientales significativas que puedan derivarse del Plan, considerando los efectos secundarios, acumulativos, sinérgicos, a corto, medio y largo plazo, permanentes y temporales, positivos y negativos. Se han considerado:

- Afecciones a Áreas Protegidas (Espacios Naturales Protegidos y Zonas Sensibles según la Ley 9/1999, de 26 de mayo, de Conservación de la Naturaleza) y Parques Nacionales.
- Afección a Hábitats y Elementos Geomorfológicos de Protección Especial por la Ley 9/1999, de 26 de mayo, de Conservación de la Naturaleza.
- Afección a la Fauna y Flora.
- Afección a la Hidrología e Hidrogeología.
- Afección al Suelo (riesgo de erosión y contaminación, alteración de la topografía y de la geomorfología).
- Afección al Medio Ambiente Atmosférico (contaminación atmosférica, acústica y lumínica).
- Afección al Patrimonio (Vías Pecuarias, Montes de Utilidad Pública y Patrimonio Histórico-Artístico).
- Afección al Paisaje.
- Consumo de Recursos Naturales (agua, suelo, consumo energético, etc.).
- Generación de Residuos (aguas residuales, vertidos, etc.).
- Afección a las Infraestructuras.
- Afección al Medio Socio-Económico.

En la primera etapa de la evaluación ambiental realizada se verificar la integración del medio ambiente en el conjunto de programas y actuaciones que emanan del Plan, como condición básica para la consecución de un modelo de desarrollo sostenible. Los criterios de sostenibilidad que se derivan de los instrumentos y documentos de planificación regional, o suprarregional, configuran los principios ambientales de integración a los que se ajusta el III Plan Regional.

El conjunto de principios de integración ambiental puede concretarse en un listado de objetivos ambientales relevantes, que se recogen en el siguiente cuadro:

Tabla 1. Objetivos ambientales relevantes

N.º	Objetivos ambientales relevantes
1	Ajustar el proceso de planificación a planes de ordenación superiores.
2	Integrar los instrumentos de planificación que gestionan áreas naturales, especies, recursos naturales, patrimoniales.
3	Disminuir los índices de mortalidad por atropello, en especial en zonas sensibles por su hábitat de fauna amenazada.
4	Reducir el efecto barrera derivado de las infraestructuras viarias y sus efectos sinérgicos con infraestructuras presentes en el entorno de influencia.
5	Limitar las superficies al objeto de reducir a lo mínimo posible la ocupación del suelo y su impacto paisajístico.
6	Usar las técnicas de planificación y diseño adecuadas para modular los volúmenes de desmontes y terraplenes necesarios.
7	Reducir las zonas de trazas fuera de uso y favorecer la restauración.
8	Establecer directrices técnicas para la adecuación ambiental de infraestructuras viarias. Incluidas las dedicadas a la restauración ambiental.
9	Evitar la ubicación de infraestructuras en zonas de conflictividad social, ambiental o cultural.
10	Aplicar las mejores técnicas disponibles para evitar la contaminación derivadas de las características estructurales de las infraestructuras: contaminación acústica, hidrológica por incorporación de lixiviados a la red hidrológica.
11	Evita la afección sobre el dominio público hidráulico, por ocupación directa de DPH superficial, y su régimen natural, como por afección indirecta mediante vertidos, mal dimensionamiento de la recepción de pluviales, etc.
12	Adoptar medidas adecuadas frente al posible favorecimiento de degradación y riesgos naturales, como son deslizamientos, erosión, contaminación hidrológica, incendios forestales.

13	Evitar la acumulación de infraestructuras en un área concreta
14	Mantener las vaguadas naturales y, en general, las características topográficas más relevantes del territorio.
15	Preservar los valores paisajísticos del entorno.
16	Buscar el revertido de los beneficios económicos en el área local donde se implementen los programas de actuación.
17	Buscar el equilibrio territorial mediante la adecuada vertebración del mismo.
18	Favorecer acciones que potencien la compatibilización de las infraestructuras viarias con la preservación de los recursos naturales.
19	Favorecer acciones para preservar la funcionalidad de infraestructuras, incluidos caminos públicos, vías pecuarias, equipamientos o instalaciones.
20	Proteger el patrimonio arquitectónico e histórico.
21	Favorecer la participación de la ciudadanía en la elaboración del planeamiento y su posterior desarrollo.
22	Controlar la gestión de recursos y residuos.

En el Informe de Sostenibilidad Ambiental y la Memoria Ambiental, se recogen los objetivos medioambientales que incorporan los diversos documentos de programación en Castilla-La Mancha, válidos para la evaluación medioambiental del Plan. Se pretende avanzar en el cumplimiento de las demandas ambientales de manera que el desarrollo del Plan no signifique únicamente el cumplimiento de la legislación vigente, que debe ser el marco mínimo en el que se desarrollen todas sus actuaciones, sino que se avance en el cumplimiento de los objetivos de sostenibilidad que se plantean las distintas administraciones y autoridades de Castilla-La Mancha, teniendo en cuenta las oportunidades y los beneficios generados por la integración de la variable ambiental.

Los objetivos a conseguir son:

- Asegurar la integración de los principios ambientales de sostenibilidad en los objetivos del Plan y cada uno de los documentos de programación derivados.
- Definir objetivos y prioridades en el Plan en relación con la componente ambiental.
- Asegurar la compatibilidad y coordinación con otras iniciativas de planificación regionales, estatales y comunitarias.
- Garantizar el cumplimiento de los objetivos derivados de la normativa ambiental de aplicación.

El resultado de todo el proceso debe ser la integración de criterios de desarrollo sostenible en los objetivos y prioridades de la programación, además de la identificación e integración de prioridades para la componente medioambiental.

Al deberse garantizar la integración de los principios ambientales en los objetivos del Plan se identifican una serie de principios ambientales de integración:

- Reducción del uso de recursos no renovables
- Uso de recursos renovables dentro de su capacidad de regeneración
- Uso y gestión consciente de sustancias peligrosas y residuos
- Mantenimiento y mejora de recursos naturales: hábitats, especies, paisajes
- Mantenimiento y mejora de la calidad de los recursos hídricos y edáficos
- Mantenimiento y mejora de recursos de patrimonio histórico y cultural
- Mantenimiento y mejora de la calidad del medio ambiente local
- Protección de la atmósfera
- Formación y educación ambiental
- Impulso de la participación pública en las decisiones relativas a un desarrollo sostenible

En relación con las actuaciones programadas se han identificado los objetivos ambientales, las medidas previstas, estableciendo su vínculo con la legislación y la política ambiental (nacional, regional y comunitaria) y su coherencia con los objetivos y prioridades planteados.

El establecimiento de objetivos y metas medioambientales, así como la consideración de la normativa medioambiental vigente constituye un momento fundamental en el desarrollo correcto del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica (Evaluación Ambiental de Planes y Programas), debiendo consistir su análisis en detectar la coherencia de la alternativa final del Plan con esos objetivos y metas medioambientales, de manera que finalmente pueda asegurarse que se propone la alternativa del Plan Regional de Carreteras que ha minimizado los factores de riesgo medioambiental consiguiendo un equilibrio razonable entre el conjunto de objetivos planteados. Es decir, la Evaluación Ambiental Estratégica debe garantizar que el Plan Regional de Carreteras propuesto es el mejor de los posibles en el contexto global de los objetivos que lo afectan y que incluyen los medioambientales o de sostenibilidad entre los prioritarios.

El Plan presentado ha desarrollado sus propuestas en torno a dos componentes fundamentales de todo el análisis posterior de alternativas:

- Principios ambientales de integración.
- Requisitos medioambientales de la normativa vigente.

De acuerdo con el proceso general de evaluación ambiental estratégica, la incorporación de los principios de integración ambiental a los objetivos del Plan ha debido producirse en etapas previas a la elaboración de su documento final, permitiendo que las autoridades ambientales y de programación hayan debatido el proceso de integración ambiental. En esta etapa se comprueba la forma en que los objetivos del Plan han incorporado los principios ambientales de integración.

En el apartado referido al análisis del territorio se ha realizado el proceso de caracterización medioambiental, complementado con la identificación de los principios de integración ambiental, que recogen la parte de participación pública. El análisis se completa con la identificación de los aspectos principales relativos a la planificación territorial sostenible, atendiendo a la integración de los principios ambientales de sostenibilidad considerados:

- Estableciendo objetivos y prioridades; asegurando la compatibilidad con otras iniciativas de planificación (urbanística y sectorial);
- Garantizando el cumplimiento de la normativa ambiental de aplicación;
- Atendiendo a la configuración de las áreas urbanas;
- Identificando la diversidad de ámbitos de actuación posibles con los proyectos derivados del Plan, dando un tratamiento específico a las distintas áreas con problemas determinados.

Se han identificado los aspectos clave para que el Plan recoja los objetivos indicados en relación con la planificación territorial:

- Caracterización del territorio por su valor para la conservación y la conectividad.
- Establecimiento de criterios para la minimización ambiental en el diseño de infraestructuras.
- Establecimiento de los criterios para determinar la existencia de intereses públicos de primer orden.
- Restauración y acondicionamiento ambiental.

El Plan recoge las pautas para seleccionar las propuestas técnicas más favorables ambientalmente, definiendo criterios de adecuación ambiental de las obras, definidas en parámetros tales como:

- Adecuación de los diseños de obra para evitar impactos paisajísticos, excesiva ocupación territorial, erosión e irrecuperabilidad de cubiertas vegetales. El Plan recoge un conjunto de medidas de protección ambiental, de corrección de impactos ambientales y de integración ambiental que representan la línea base para la definición de los proyectos derivados de la implementación del Plan.
- Permeabilidad de las infraestructuras viarias mediante el establecimiento de directrices de densidad de pasos y su tipología, cumpliendo las especificaciones y restricciones definidas por la Consejería de Fomento, dando cumplimiento a las restantes reglamentaciones sectoriales y las determinaciones derivadas de los distintos procesos de participación pública en la definición de los proyectos derivados del Plan.
- Disminución del índice de mortalidad por colisión y atropello de fauna silvestre mediante medidas como: tipos de vallado y sistemas de escape, encauzamiento de la fauna mediante adecuación ecológica del entorno de influencia. El Plan hace suya las recomendaciones de la Acción COST 341 requiriendo su estudio y consideración en la planificación y diseño de corredores de transporte y nuevos viarios, para conseguir la máxima integración en el entorno, haciendo hincapié sobre todo en la construcción de pasos de fauna y ecoductos adaptados a las distintas especies. Asimismo, el Plan atenderá en el diseño de los proyectos a las Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales, recogidas en el documento publicado en 2006 por el Ministerio de Medio Ambiente del Gobierno de España.
- Restauración ambiental de las obras mediante la adecuada selección de especies y métodos de revegetación, atendiendo a las directrices que establezca en cada proyecto derivado del Plan, el órgano competente de Castilla-La Mancha.
- Correcta reposición de infraestructuras interceptadas, líneas eléctricas, carreteras, camino, vías pecuarias, atendiendo, en el desarrollo de los proyectos derivados del Plan, a las indicaciones y restricciones que pueda establecer cada organismo gestor competente.
- Correcto mantenimiento del régimen hidrológico de los cauces afectados, así como de la escorrentía natural de la zona, ajustando los proyectos derivados del Plan a las determinaciones definidas por el órgano ambiental competente y el organismo de cuenca correspondientes en cada caso (Confederaciones Hidrográficas), recogiendo las directrices aportadas en el proceso de tramitación ambiental del Plan.

- Atendiendo a lo dispuesto en la Ley 9/1999, de conservación de la naturaleza, y sin perjuicio de las competencias de la administración hidráulica, se someterán a previa autorización de la Consejería competente las actuaciones que modifiquen la composición o estructura de la vegetación de ribera, así como las que modifiquen la composición o estructura de la comunidad de fauna ribereña o acuática. Está prohibida la realización de operaciones cuya consecuencia sea la variación brusca del caudal de los ríos o del nivel de los humedales, si no están autorizadas por el Organismo de cuenca y han sido previamente informadas por la Consejería competente.

En el documento se realiza un análisis de los criterios para determinar la existencia de intereses públicos de primer orden, de manera que se concrete la fórmula de evaluación ambiental que corresponde a cada programa y actuación que desarrollan el Plan, en los casos concretos en que las autoridades competentes para la autorización de un plan o proyecto concreto pueda representar una afección a los objetivos de conservación del algún espacio protegido.

Al profundizar en el análisis detallado del Plan de Carreteras se desagregan los impactos potenciales derivados en un conjunto de efectos concretos relacionados con la implementación del Plan, de manera que se realiza una evaluación más detallada que posibilita la:

- Identificación del impacto ambiental de las medidas con relación al déficit ambiental de la región, evaluando la relación entre las medidas seleccionadas y su impacto potencial sobre las metas ambientales no alcanzadas en la región (déficit ambiental).
- Coherencia entre las medidas y las limitaciones ambientales de desarrollo sectorial, garantizando que las medidas previstas no contribuyen a aumentar las limitaciones de desarrollo sectorial.

En una segunda etapa de la evaluación medioambiental, se procede a analizar las tipologías de actuaciones de los distintos programas y subprogramas que se han identificado como potenciales generadoras de impactos negativos significativos.

Para identificar y caracterizar los efectos potenciales derivados de las actuaciones tipo previstas en el Plan se elabora una matriz que cruza la acción del proyecto con los distintos factores ambientales a considerar. Identificada la interacción acción del proyecto – factor ambiental y conocido el déficit ambiental del territorio afectado por el Plan, se realizará una caracterización identificación del impacto ambiental potencial de las medidas del mismo, orientada a conocer la contribución a la reducción del déficit ambiental identificado.

La identificación de impactos potenciales se completa poniendo en relación directa las actuaciones previstas, con el nivel de detalle que permite el nivel de desarrollo de las mismas en el Plan, con el territorio potencialmente afectado, utilizando como elemento indicador del nivel de afección esperado la afección directa e indirecta estimada sobre los espacios protegidos y las zonas sensibles del territorio, al constituir estos elementos un indicador adecuado de la presencia de valores ambientales importantes y alto interés para su conservación. Se han elaborado tablas detalladas de los valores de superficie afectada de cada tipo de espacio evaluado en relación con las distintas tipologías de actuación recogidas en el Plan, de manera que se presenta una visión clara del grado de impacto esperado y las directrices para su prevención y corrección.

Hay que señalar que la identificación y valoración de impactos se lleva a cabo sobre objetivos y no sobre actuaciones concretas. Sin embargo, completa el análisis con la identificación de las tipología de actuaciones derivadas atendiendo a su clasificación por el grado de su incidencia ambiental potencial:

Tabla 2. Valoración de nivel de incidencia ambiental según tipología de actuación

<i>Programa / Subprograma (*)</i>	<i>Actuación derivada - Tipo de actuación (**)</i>	<i>Grado de intervención en el territorio (***)</i>
<i>Nuevas infraestructuras:</i>		
Red de alta capacidad	Construcción de nuevas carreteras (longitudes > 10km)	Muy alto
Duplicaciones de calzada	Construcción de nuevas calzadas en corredores de viarios existentes (longitudes > 10km)	Alto
Variantes de población	Construcción de nuevo viario en tramos cortos (<10 km)	Medio - Alto
<i>Modernización de la Red</i>		
Acondicionamientos	Mejoras de plataforma, curvas en planta, perfil longitudinal, ampliación de carriles	Medio – Bajo
Ensanche y mejora	Mejora sección transversal (compatible con condicionantes ambientales)	Bajo
<i>Conservación de Carreteras y Mejora puntual de la Seguridad Vial</i>		
Actuaciones extraordinarias	Conservación de firmes	Bajo
Travesías	Ensanche de plataforma y nuevo firme, mejora del trazado	Bajo
Conservación ordinaria y vialidad	Mejora de firmes, drenaje, márgenes, señalización, puentes, etc. Corrección de defectos en firmes, drenajes, estructuras, etc. Actividades para facilitar la operación de vehículos	Bajo

Acondicionamientos para seguridad	Señalización, construcción pasos señalizados, instalación sistemas de control de velocidad, mejora de aceras. Eliminación de obstáculos, mejora señalización, mejoras locales de trazado, áreas de descanso, etc.	Muy bajo
-----------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------

Mejora de la funcionalidad de la Red

Funcionalidad de la Red	Reclasificación, ordenación de itinerarios, reordenación de competencias, convenios administrativos, mejora gestión de la red viaria	Muy bajo
-------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------

Leyenda:

- (*) Programa/Subprograma en el que se han identificado potenciales efectos negativos en el medio ambiente al realizar la evaluación.
- (**) Actuación derivada / Tipo de actuación: Resumen de la tipología de actuación destacando el aspecto de interés para realizar la valoración ambiental (el detalle se presenta en el capítulo «Esbozo del contenido del Plan».
- (**) Nivel de intervención en el territorio: relacionado directamente con la importancia y magnitud de la actuación y la probabilidad de generación de impactos ambientales notables, que requieren de medidas correctoras, así como de la intensidad y duración de la aplicación de éstas. Se presenta una escala: Muy alto / Alto / Medio / Bajo / Muy bajo

Fuente: Elaboración propia

Como resultado de esta etapa de evaluación se completa una evaluación del III Plan Regional de Carreteras de Castilla-La Mancha que permite comprobar si los programas y subprogramas (atendiendo a las medidas que integran), enfocan de forma adecuada los principios ambientales de integración.

La magnitud del impacto ambiental potencial de cada programa depende de los resultados previstos en relación con el déficit ambiental. En una segunda etapa de la evaluación medioambiental se procede a analizar las tipologías de actuaciones de los distintos programas y subprogramas que se han identificado como potenciales generadoras de impactos negativos significativos.

Para identificar y caracterizar los efectos potenciales derivados de las actuaciones tipo previstas en el Plan se ha elaborado una matriz que cruza la acción del proyecto con los distintos factores ambientales a considerar. Identificada la interacción acción del proyecto – factor ambiental y conocido el déficit ambiental del territorio afectado por el Plan, se ha realizado una caracterización identificación del impacto ambiental potencial de las medidas del mismo, orientada a conocer la contribución a la reducción del déficit ambiental identificado.

La identificación de impactos potenciales se ha completado poniendo en relación directa las actuaciones previstas, con el nivel de detalle que permite el nivel de desarrollo de las mismas en el Plan, con el territorio potencialmente afectado, utilizando como elemento indicador del nivel de afección esperado la afección directa e indirecta estimada sobre los espacios protegidos y las zonas sensibles del territorio, al constituir estos elementos un indicador adecuado de la presencia de valores ambientales importantes y alto interés

para su conservación. Se han elaborado tablas detalladas de los valores de superficie afectada de cada tipo de espacio evaluado en relación con las distintas tipologías de actuación recogidas en el Plan, de manera que se presenta una visión clara del grado de impacto esperado y las directrices para su prevención y corrección.

En el apartado 6 del Informe de Sostenibilidad Ambiental (Medidas previstas para prevenir y reducir cualquier efecto significativo en el medio ambiente por la aplicación del Plan), se recogen en cuadros las medidas de mitigación en relación con las principales alteraciones del medio, derivadas de la implementación de las actuaciones generales que recoge el Plan. Se concretan, además, las acciones del Plan susceptibles de efectos ambientales significativos y los factores del medio que se ven afectados en cada caso.

Las principales afecciones potenciales están relacionadas con las actuaciones del Plan que pueden presentar una mayor magnitud e importancia de la intervención requerida en el entorno, como es el caso de la construcción de nuevos tramos de carretera, con el gradiente relacionado con los distintos programas del Plan y el nivel de intervención. Así, las tipología de actuaciones derivadas atendiendo a su clasificación por el grado de su incidencia ambiental potencial se muestra en la siguiente tabla.

Hay que considerar que la incidencia potencial derivada de las actuaciones tipo previstas referidas pueden manifestar su impacto en diferentes fases de su implementación ordinaria, habiéndose considerado para su análisis las siguientes fases: planeamiento, construcción y explotación.

Tabla 3. Valoración de nivel de incidencia ambiental según tipología de actuación

<i>Programa / Subprograma (*)</i>	<i>Actuación derivada - Tipo de actuación (**)</i>	<i>Grado de intervención en el territorio (***)</i>
<i>Nuevas infraestructuras:</i>		
Red de alta capacidad	Construcción de nuevas carreteras (longitudes > 10km)	Muy alto
Duplicaciones de calzada	Construcción de nuevas calzadas en corredores de viarios existentes (longitudes > 10km)	Alto
Variantes de población	Construcción de nuevo viario en tramos cortos (<10 km)	Medio - Alto
<i>Modernización de la Red</i>		
Acondicionamientos	Mejoras de plataforma, curvas en planta, perfil longitudinal, ampliación de carriles	Medio – Bajo
Ensanche y mejora	Mejora sección transversal (compatible con condicionantes ambientales)	Bajo
<i>Conservación de Carreteras y Mejora puntual de la Seguridad Vial</i>		
Actuaciones extraordinarias	Conservación de firmes	Bajo
Travesías	Ensanche de plataforma y nuevo firme, mejora del trazado	Bajo
Conservación ordinaria y vialidad	Mejora de firmes, drenaje, márgenes, señalización, puentes, etc. Corrección de defectos en firmes, drenajes, estructuras, etc. Actividades para facilitar la operación de vehículos	Bajo
Acondicionamientos para seguridad	Señalización, construcción pasos señalizados, instalación sistemas de control de velocidad, mejora de aceras. Eliminación de obstáculos, mejora señalización, mejoras locales de trazado, áreas de descanso, etc.	Muy bajo
<i>Mejora de la funcionalidad de la Red</i>		
Funcionalidad de la Red	Reclasificación, ordenación de itinerarios, reordenación de competencias, convenios administrativos, mejora gestión de la red viaria	Muy bajo

Leyenda:

- (*) Programa/Subprograma en el que se han identificado potenciales efectos negativos en el medio ambiente al realizar la evaluación.
- (**) Actuación derivada / Tipo de actuación: Resumen de la tipología de actuación destacando el aspecto de interés para realizar la valoración ambiental (el detalle se presenta en el capítulo «Esbozo del contenido del Plan».
- (***) Nivel de intervención en el territorio: relacionado directamente con la importancia y magnitud de la actuación y la probabilidad de generación de impactos ambientales notables, que requieren de medidas correctoras, así como de la intensidad y duración de la aplicación de éstas. Se presenta una escala: Muy alto / Alto / Medio / Bajo / Muy bajo

Fuente: Elaboración propia

En correspondencia con las principales alteraciones esperables sobre el medio, el Plan recoge un conjunto de medidas de protección y correctoras de las alteraciones o impactos residuales, todo ello bajo la premisa fundamental de la evaluación estratégica orientada a la prevención y evitación de daños.

En el desarrollo del Plan, se deberá prestar especial atención al diseño del conjunto de las medidas de prevención, protección o corrección de los impactos, adecuadas a los detalles del proyecto, ya que el éxito final de las medidas correctoras dependerá del grado de adecuación de su diseño al del proyecto y, en definitiva, al grado de coordinación del mismo con la redacción del proyecto o actuación. Asimismo, será de especial relevancia el desarrollo de buenas prácticas en relación con la ejecución de las obras.

El mantenimiento de la conectividad ecológica, la conexión entre los hábitat, constituye un aspecto clave en la conservación de la diversidad de especies de flora y fauna. El desarrollo del Plan implica la presencia en el entorno natural de una red viaria configurada por infraestructuras lineales que representa la fragmentación de los hábitat con sus efectos asociados sobre la fauna: pérdida de hábitat, efecto barrera, mortalidad (atropellos, colisiones) y perturbaciones en espacios colindantes.

Los proyectos que desarrollen los programas y actuaciones del Plan incluirán, en un epígrafe específico de su Memoria (y/o del Anejo de Integración Ambiental), la suficiente información literal y cartográfica que demuestre que efectivamente se han cumplido las condiciones establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental o resoluciones emitidas por el órgano ambiental competente, en relación, tanto a la adaptación del trazado definitivo del proyecto, como a las actuaciones preventivas y correctoras adoptadas.

3. Consideración del resultado de las consultas y de la participación pública

Según se establece en el artículo 8 de la Ley 9/90, de 28 de Diciembre, de Carreteras y Caminos de Castilla-La Mancha, "la aprobación y revisión del Plan Regional de Carreteras se hará mediante acuerdo del Consejo de Gobierno, a propuesta del Consejero de Política Territorial".

Por su parte, toda la evaluación ambiental del Plan Regional se está realizando conforme a lo establecido en la Ley 4/2007, de 8 de marzo, de evaluación ambiental en Castilla-La Mancha, que desarrolla los requerimientos de la ley básica estatal de aplicación en la tramitación ambiental del Plan, Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

En todo el procedimiento de tramitación ambiental del Plan Regional interviene como **órgano ambiental competente la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha** (Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental).

La **tramitación medioambiental** del III Plan Regional de Carreteras de Castilla-La Mancha **se inició en julio de 2013 con la presentación por la Consejería de de Fomento de Castilla-La Mancha, como promotor del Plan, del Documento de Inicio** ante el órgano ambiental competente de Castilla-La Mancha que, tras identificar a las Administraciones públicas afectadas y al público interesado, inició la fase de **Consultas Previas** (agosto de 2013) para obtener las sugerencias de las entidades consultadas en relación con el alcance y contenidos del Plan:

- Fueron consultadas 44 entidades (Administraciones, Diputaciones, Servicios Periféricos, Confederaciones Hidrográficas, Universidad, grupos de conservación de la naturaleza).
- Se registraron 15 respuestas, que fueron analizadas para recoger sus requerimientos en el Documento de Referencia para elaborar el Informe de Sostenibilidad Ambiental.

Tras las Consultas Previas, el Órgano Ambiental (D. G. de Evaluación y Calidad Ambiental de la Consejería de Agricultura) emite el **Documento de Referencia**, que define los contenidos y alcances del **Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA)**. En el Informe de Sostenibilidad Ambiental se identifican, describen y

evalúan los probables efectos significativos sobre el medio ambiente que puedan derivarse de la aplicación de los programas de actuaciones del Plan.

Elaborado del Informe de Sostenibilidad Ambiental se inició el **proceso de consultas** (el 14 de noviembre de 2014) por un periodo de 45 días hábiles (finalizó el 14 de enero de 2015), según establece el artículo 30 de la Ley 4/2007, de 8 de marzo. Se recibieron 32 alegaciones:

- 4 de la Administración de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha
- 6 de la Administración General del Estado y entidades vinculadas
- 6 de Administraciones Autonómicas distintas a Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha
- 7 de Administraciones Locales (Ayuntamientos)
- 6 de Entidades ciudadanas
- 3 de Consultas ciudadanas particulares y empresas

A continuación se repasan las sugerencias y alegaciones recibidas de las Administraciones públicas afectadas y al público interesado, recogiendo la forma en que se ha realizado tanto la integración en el Plan de las indicaciones del Informe de Sostenibilidad Ambiental, como la integración en el Plan del resultado de las consultas e información pública.

En el trámite de consultas a administraciones públicas afectadas y al público interesado, iniciado por el órgano ambiental el 20 de agosto de 2013, conforme la Ley 4/2007 (artículo 28), se obtuvieron las siguientes respuestas (sugerencias), según consta en el Documento de Referencia, que se repasan a continuación (los documentos originales de las respuestas recibidas se incluyen en el Anejo 1 del Informe de Sostenibilidad Ambiental):

Tabla 4. Entidades consultadas en Consultas Previas (Tramitación Medioambiental)

N.º	Entidad Consultada	Respuesta
1	ADIF (Administrador De Infraestructuras Ferroviarias)	
2	Agencia del Agua de CLM	X
3	CCAA de Murcia – Consejería de Presidencia – D.G. de Medio Ambiente	
4	Confederación Hidrográfica del Duero	
5	Confederación Hidrográfica del Ebro	X
6	Confederación Hidrográfica del Guadalquivir	X

N.º	Entidad Consultada	Respuesta
7	Confederación Hidrográfica del Guadiana	X
8	Confederación Hidrográfica del Júcar	X
9	Confederación Hidrográfica del Segura	X
10	Confederación Hidrográfica del Tajo	X
11	Consejería de Agricultura – Dirección General de Montes y Espacios Naturales	X
12	Consejería de Educación, Cultura y Deportes – Dirección General de Cultura	
13	Consejería de Empleo y Economía – Dirección General de Incentivación Empresarial, Comercio, Turismo y Artesanía	
14	Consejería de Fomento – Dirección General de Vivienda, Urbanismo y Planificación Territorial	
15	Consejería de Medio Ambiente de Andalucía	X
16	Consejería de Medio Ambiente de Castilla y León	
17	Consejería de Sanidad y Asuntos Sociales – Dirección General de Salud Pública, Drogodependencia y Consumo	X
18	DALMA	
19	Departamento de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente – Instituto Aragonés de Gestión Ambiental	X
20	Diputación Provincial de Albacete	
21	Diputación Provincial de Ciudad Real	
22	Diputación Provincial de Cuenca	
23	Diputación Provincial de Guadalajara	
24	Diputación Provincial de Toledo	
25	Dirección General de Medio Ambiente – Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid	X
26	Ecologistas en Acción de Toledo	
27	Federación de Municipios y Provincias de Castilla-La Mancha	
28	Generalidad Valenciana – Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda	
29	Grupo Guadalajara de WWF / ADENA España	
30	Junta de Extremadura – Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía – Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental	
31	Ministerio de Fomento – Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha	X
32	Servicios Periféricos de Agricultura de Albacete – Servicio de Calidad e Impacto Ambiental	X
33	Servicios Periféricos de Agricultura de Ciudad Real – Servicio de Calidad e Impacto Ambiental	
34	Servicios Periféricos de Agricultura de Cuenca – Servicio de Calidad e Impacto Ambiental	
35	Servicios Periféricos de Agricultura de Guadalajara – Servicio de Calidad e Impacto Ambiental	
36	Servicios Periféricos de Agricultura de Toledo – Servicio de Calidad e Impacto Ambiental	
37	Servicios Periféricos de Fomento de Albacete – Servicio de Carreteras	X

N.º	Entidad Consultada	Respuesta
38	Servicios Periféricos de Fomento de Ciudad Real – Servicio de Carreteras	
39	Servicios Periféricos de Fomento de Cuenca – Servicio de Carreteras	
40	Servicios Periféricos de Fomento de Guadalajara – Servicio de Carreteras	
41	Servicios Periféricos de Fomento de Toledo – Servicio de Carreteras	
42	Sociedad Albacetense de Ornitología (SAO)	
43	Sociedad Española de Ornitología (SEO Birdlife)	
44	Universidad de Castilla-La Mancha	

El Informe de Sostenibilidad Ambiental ha recogido la información facilitada en los escritos de respuesta recibidos en esta fase de consultas y recoge un conjunto de medidas de protección del medio ambiente y corrección de afecciones potenciales derivadas del desarrollo de las actuaciones.

Tabla 5. Administraciones y Entidades que han presentado alegaciones en Trámite de Consultas sobre el Informe de Sostenibilidad Ambiental (Tramitación Medioambiental)

N.º	Entidad Consultada
1.1	Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Consejería de Agricultura. Dirección General de Montes y Espacios Naturales
1.2	Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Consejería de Sanidad y Asuntos Sociales. Dirección General de Salud Pública, Drogodependencia y Consumo
1.3	Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Consejería de Agricultura. Servicio de Calidad e Impacto Ambiental de Albacete
1.4	Agencia del Agua de Castilla-La Mancha
2.1	Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Confederación Hidrográfica del Guadalquivir
2.2	Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Confederación Hidrográfica del Júcar
2.3	Ministerio de Fomento. Dirección General de Carreteras. Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid
2.4	Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Confederación Hidrográfica del Guadiana
2.5	Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Confederación Hidrográfica del Tajo
2.6	Ministerio de Fomento. Dirección General de Carreteras. Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha
3.1	Gobierno de Aragón. Departamento de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente. Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA)
3.2	Generalitat Valenciana. Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient. Direcció General d'Obres Públiques, Projectes Urbans i Habitatge
3.3	Junta de Castilla y León Mancha. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Dirección General de Carreteras e Infraestructuras

N.º	Entidad Consultada
3.4	Gobierno de Aragón. Departamento de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes. Dirección General de Carreteras
3.5	Generalitat Valenciana. Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient. Direcció General de Qualitat Ambiental
3.6	Junta de Castilla y León Mancha. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental
4.1	Ayuntamiento de Tembleque (Toledo)
4.2	Ayuntamiento de Sisante (Cuenca). Ayuntamiento de Pozoamargo (Cuenca). Ayuntamiento de Casas de Guijarro (Cuenca)
4.3	Ayuntamiento de El Herrumblar (Cuenca)
4.4	Ayuntamiento de Villamayor de Calatrava (Ciudad Real)
4.5	Ayuntamiento de Numancia de la Sagra (Toledo)
4.6	Ayuntamiento de Villamanrique (Ciudad Real)
4.7	Ayuntamiento de Argés (Toledo)
5.1	WWF España
5.2	Asociación Ciudadanos por Cuenca
5.3	Casdenatu, Asociación Castellana para la Defensa, Uso y Disfrute de los Recursos Naturales
5.4	Asociación Española de Carreteras
5.5	Plataforma Cívica por Cuenca
5.6	Coordinadora Ciudadana Teruel Existe
6.1	Consulta ciudadana particular 1
6.2	Consulta ciudadana particular 2
6.3	Consulta Empresa Aullasa, Autovía de los Llanos S.A.

Indicar que tanto el Informe de Sostenibilidad Ambiental, como el documento del Plan se han revisado conforme a la información facilitada en los escritos de respuesta recibidos en esta fase de consultas, incorporando cuando ha sido procedente las medidas de protección del medio ambiente y corrección de afecciones potenciales derivadas del desarrollo de las actuaciones sugeridas.

4. Razones de la elección del Plan aprobado en relación con las alternativas consideradas

El Informe de Sostenibilidad Ambiental en su capítulo 10, «Estudio de alternativas previstas», recoge el análisis realizado para encontrar la propuesta global que posibilite el cumplimiento de los objetivos fundamentales del III Plan Regional de Castilla-La Mancha: para mejorar su competitividad económica (Conexión e integración con su entorno nacional y europeo), para su crecimiento económico sostenible y mejorar la calidad de vida de sus habitantes (Accesibilidad de las zonas periféricas y de difícil orografía de la región), para garantizar la seguridad vial y mejorar la fluidez de los desplazamientos (Mantener el patrimonio vial de la red), llevan al diseño y la programación de las actuaciones integrales sobre la red de carreteras e infraestructuras de la comunidad, bajo la premisa de establecer, de modo imperativo, la viabilidad económico-social de cada una de las actuaciones que se propongan, con carácter previo a su implementación, a través de la obligatoriedad de contar con los estudios económico-financieros necesarios y las dotaciones presupuestarias preceptivas que garanticen la solvencia financiera de su ejecución.

El III Plan Regional se desarrollará en el actual escenario presupuestario de Castilla-La Mancha, que refleja el compromiso del Gobierno de Castilla-La Mancha de garantizar la prestación de los servicios básicos esenciales y de dinamizar la actividad económica; todo ello, en un marco de eficiencia de la administración y de la gestión de los recursos públicos, y de sostenibilidad a medio y largo plazo de las finanzas públicas de la Comunidad Autónoma.

Bajo estas premisas la definición y consideración en la definición del Plan de alternativas viables, requiere la seria consideración del condicionante económico en la definición de propuestas. Así, las alternativas planteadas responden al doble compromiso del III Plan Regional de:

- Cumplir sus líneas estratégicas:
 - adaptar la red viaria a la realidad demográfica y a la orografía del territorio,
 - fomentar la seguridad vial en la red de carreteras,
 - minimizar el impacto ambiental,
 - mejora y conservación y mantenimiento del patrimonio vial.
- Realizar un estudio de coste/oportunidad, en un ejercicio de austeridad, con datos reales y previsiones de demanda y densidad media de tráfico, de las obras que se encuentran, en la

actualidad, en fase de ejecución, así como de las que están programadas pero no iniciadas, de cara a viabilizar la reprogramación de las mismas, si fuera pertinente e imperativo para alcanzar el equilibrio presupuestario necesario en la región.

En todo el proceso de definición y análisis de alternativas hay que considerar la evolución, en caso de la no aplicación del Plan, de los aspectos relevantes en la situación actual del medio ambiente. Se trata, por tanto, de incluir en el análisis la alternativa de no actuación (alternativa cero), si bien como parte del propio esquema metodológico y conceptual del Plan, al tratarse de una alternativa que no responde al cumplimiento de los objetivos y las líneas estratégicas del propio Plan Regional, ni de la política de desarrollo socioeconómico y sostenibilidad para Castilla-La Mancha, definida por el Gobierno de la Región.

Se han considerado cuatro alternativas-modelos para definir los objetivos, el alcance y las propuestas del III Plan Regional, que se describen de forma resumida a continuación:

- Alternativa de no actuación (Alternativa Cero). Implica la no modificación de la actual Red de Carreteras de Castilla-La Mancha, manteniendo la actual red de carreteras autonómica en lo que se refiere a su configuración general como a las características geométricas particulares de cada vía.
- Alternativa Conservación. Plantea abordar exclusivamente las tareas de mantenimiento y conservación de la red de carreteras existente en Castilla-La Mancha, sin incluir las actuaciones orientadas a la mejora ni construcción de nuevos tramos de carretera.
- Alternativa Integral (III Plan Regional). Se corresponde con el enfoque y propuestas definidos en el III Plan Regional de Carreteras de Castilla-La Mancha. Representa la continuidad de los objetivos y alcances recogidos en los dos planes anteriores, incorporando el análisis de nuevas necesidades para el cumplimiento de los objetivos planteados orientando la decisión de nuevas infraestructuras a una decisión de rentabilidad social y ambiental, que además incorpora objetivos de rentabilidad económica.
- Alternativa Tendencial. Pretende ofrecer propuestas de nuevas vías anticipándose a la demanda existente y prevista, sin considerar las restricciones presupuestarias que se derivan del nuevo marco de sostenibilidad presupuestaria en que se incluye el nuevo Plan Regional. Se orienta a dar continuidad y culminar las previsiones de la planificación anterior, pero sin revisión de los objetivos ni las prioridades actuales.

En la siguiente figura se recoge de manera resumida la comparativa realizada, relacionando los objetivos del Plan con las distintas alternativas planteadas, realizando una valoración general cualitativa del cumplimiento de cada uno de los objetivos:

Tabla 6. Comparativa entre alternativas atendiendo a los objetivos del Plan

Objetivo	Alternativa			
	No actuación	Conservación	Integral	Tendencial
Acceso a Red global	●	●	●	●
Accesibilidad tramos aislados	●	●	●	●
Mejora integración ambiental	●	●	●	●
Sostenibilidad ambiental	●	●	●	●
Mejora patrimonio vial	●	●	●	●
Homogeneización funcionalidad red	●	●	●	●
Seguridad vial	●	●	●	●
Sostenibilidad presupuestaria	●	●	●	●

Nota: Cumplimiento del objetivo: ●; Incumplimiento del objetivo: ●

Fuente: Elaboración propia.

En la primera etapa de la evaluación ambiental realizada se pretende, además, verificar la integración del medio ambiente en el conjunto de programas y actuaciones que emanan del Plan, como condición básica para la consecución de un modelo de desarrollo sostenible. Los criterios de sostenibilidad que se derivan de los instrumentos y documentos de planificación regional, o suprarregional, configuran los principios ambientales de integración a los que debe ajustarse el III Plan Regional.

De acuerdo con el proceso general de evaluación ambiental estratégica, la incorporación de los principios de integración ambiental a los objetivos del III Plan Regional de Carreteras debe producirse en etapas previas a la elaboración de la propuesta final, permitiendo que las autoridades ambientales y de programación hayan debatido el proceso de integración ambiental.

El análisis permite comprobar si los contenidos del Plan, atendiendo a sus programas/subprogramas, y considerando el tipo de actuaciones de proyecto que se derivan de ellos, contemplan de forma adecuada los principios ambientales de integración detallados anteriormente, valorando su interacción positiva o negativa, con los distintos factores ambientales.