



**Consejería de la Presidencia de la Junta de Castilla y León
Ilma. Sra. Directora General de Relaciones Institucionales
C/ Santiago Alba, 1
47008 VALLADOLID**

Expediente: 623/2025

Asunto: Disconformidad con el proyecto de ejecución de un nuevo vial de conexión de la carretera CL-601 a la Estación del Ferrocarril de Alta Velocidad “Segovia-Guomar” / Resolución

Centro directivo: Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio

Ilma. Sra.:

De nuevo nos dirigimos a V.I. una vez recibido el informe solicitado en relación con el expediente que se tramita en esta Institución con el número arriba indicado, referencia a la que rogamos haga mención en ulteriores contactos que llegue a tener con nosotros.

Como recordará, el motivo de la queja hacía alusión al impacto medioambiental que supondría el nuevo vial de conexión que se promueve para conectar la carretera CL-601 con la estación ferroviaria de Segovia.

Admitida la queja a trámite e iniciada la investigación oportuna sobre la cuestión planteada, nos dirigimos a la Diputación Provincial de Segovia y a la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León, solicitando los informes correspondientes a la problemática que constituye el objeto de la presente queja. Del análisis de la información facilitada por el autor de la queja y las Administraciones implicadas que obra en estas dependencias, **se desprenden los siguientes hechos.**

La cuestión objeto de queja hace referencia a la disconformidad manifestada por el reclamante con la opción propuesta por la Diputación de Segovia para ejecutar el nuevo vial de conexión de la carretera de titularidad autonómica CL-601 a la Estación del Ferrocarril de Alta Velocidad “Segovia-Guomar”, que daría servicio a los municipios segovianos de Palazuelos de Eresma, Trescasas y del Real Sitio de San Ildefonso.

En efecto, según nos informa el reclamante, la Administración provincial encargó a la empresa pública autonómica “SOCIEDAD PÚBLICA DE INFRAESTRUCTURAS Y



MEDIO AMBIENTE DE CASTILLA Y LEÓN, S.A”. (SOMACYL en adelante) la redacción del estudio informativo y del documento ambiental correspondiente. En dicho documento, se ha optado por la Alternativa nº 3, que supondría la construcción de dos ramales, siendo ésta la que conlleva tanto un coste económico más elevado, ya que bastaría con un ramal en línea recta sin afectar el entorno de la Urbanización “Peñas del Erizo”, como un mayor impacto ambiental al discurrir en su totalidad por un hábitat de interés comunitario en el que predominan zonas subestépicas de gramíneas y anuales de *Thero-Brachypodietea* (Cod: 6220*), y al afectar además a un Área Importante para la Conservación de las aves y la Biodiversidad en España (IBA).

En su primer informe remitido, la Diputación de Segovia defendió la propuesta realizada, resaltando que *“las directrices de Ordenación de Ámbito Subregional de Segovia y su entorno (DOTSE) aprobadas mediante Decreto 74/2005 de 20 de octubre ya contemplan como uno de los enlaces con la Estación del TAV el acceso desde la CL-601, mediante un vial que sería prolongación del construido en el año 2013 por la Diputación de Segovia entre la CL-601 y Palazuelos de Eresma, y que permitiría un acceso directo a los usuarios procedentes de dicho municipio* (el subrayado es nuestro). *El ramal de Peñas del Erizo, se corresponde con dicho enlace y supone la continuidad de una carretera de la Diputación que viene desde Palazuelos de Eresma (SG-V-6126), por lo que la Administración competente es la Diputación de Segovia* (el subrayado es nuestro), *aunque hay que tener en cuenta que el nuevo vial conecta una carretera de la Junta de Castilla y León (CL-601) con otra municipal perteneciente al Ayuntamiento de Segovia (Acceso a la estación desde Segovia), en el entorno de unas instalaciones de ADIF”*.

De esta forma, tras destacar que este proyecto era de competencia provincial, se admitía que, al ser una nueva carretera, era necesario que dicho proyecto se sometiese al trámite ambiental, por lo que *“por parte del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Segovia de la Junta de Castilla y León se ha remitido a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas, al objeto de que durante el plazo de un mes lo examinen e informen al respecto. Una vez concluida esta fase, el órgano ambiental procederá a emitir el correspondiente informe y, en caso de ser favorable, la Diputación de Segovia como órgano sustantivo abrirá un periodo de información pública durante 30 días hábiles, como establece el artículo 16 de la indicada Ley y a la aprobación del estudio informativo, si procede”*.

Por último, la Diputación de Segovia concluye su informe destacando, en relación con el coste económico, que *“la ejecución de dos ramales supone ventajas de movilidad con un coste económico reducido (algo menos de 1,5 millones de euros) que no altera la rentabilidad económica y social de la actuación. En cuanto el tema ambiental, efectivamente todas las alternativas afectan a un hábitat de interés comunitario y un IBA (Área importante para la conservación de las Aves y la Biodiversidad, figura no oficial), pero se trata de figuras que abarcan una zona muy amplia en la que se incluyen otras*



infraestructuras (como la propia línea del Ave y su estación, la vía de circunvalación SG-20 y otras carreteras), una cuestión analizada en dicho estudio”.

La Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio reconoció en su primer informe que, efectivamente, se estaba tramitando en el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Segovia la evaluación de impacto ambiental simplificada de este proyecto, iniciándose los trámites con la solicitud de inicio el día 19 de febrero de 2025, y *“con esa misma fecha se iniciaron las consultas a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas, de acuerdo con el artículo 46 de la citada Ley 21/2013, de 9 de diciembre, sin que hasta la fecha el órgano ambiental haya recibido todos los informes considerados relevantes en el procedimiento”*. Por lo tanto, hasta que no finalice este procedimiento, la Delegación Territorial, como órgano ambiental competente, no puede determinar *“si la opción elegida por el promotor es la que supone o no más impacto ambiental, ni su afección al hábitat de interés comunitario citado, ni tampoco los demás factores del medio que puedan verse afectados”*.

Sin embargo, posteriormente, el autor de la queja nos informó que el Colegio Oficial de Arquitectos de Segovia había solicitado descartar el proyecto de vial de conexión a la Estación del Ferrocarril de Alta Velocidad que partiría desde la rotonda de acceso a la Urbanización “Peñas del Erizo”. En consecuencia, se acordó solicitar una ampliación de información a las Administraciones competentes para conocer tanto su postura ante esta valoración, como el estado de tramitación del expediente de evaluación de impacto ambiental que está tramitando el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Segovia.

En su nuevo informe remitido, la Diputación Provincial de Segovia nos informó que *“no tiene justificación documental sobre opiniones manifestadas por el Colegio de Arquitectos de Segovia”*, y que no se había emitido ningún informe adicional sobre esta cuestión, manteniendo su postura de que *“se trata de una actuación contemplada en la normativa de ordenación territorial de la provincia”*.

En su ampliación de información, la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio nos comunicó que *“el Servicio de Urbanismo no tiene constancia de la opinión del Colegio de Arquitectos de Segovia en relación con el citado proyecto, ni existe informe urbanístico de la Comunidad Autónoma al respecto”*. Además, a fecha de remisión de la documentación requerida, se da traslado de los siguientes informes recibidos en la fase de consulta del procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada (Expte.: EIAS-SG-2025/03) que se está tramitando:

- Informe favorable de 28 de febrero de 2025 del Servicio Territorial de Sanidad de Segovia, tras determinar las captaciones de agua potable cercanas a los viales previstos.

- Informe de 14 de marzo de 2025 del Servicio Territorial de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural de Segovia, en el que se destaca que dicho proyecto no afecta a cuestiones de su competencia.



- Informe de 18 de marzo de 2025 de la Sección de Urbanismo del Servicio Territorial de Movilidad y Transformación Digital de Segovia, en el que, además de concluir que no hay nada que objetar al trámite ambiental del nuevo vial de conexión de la carretera CL-601 con la estación de ferrocarril de alta velocidad Segovia-Guiomar, se da traslado de la clasificación del suelo en los términos municipales afectados:

“SEGOVIA:

La zona objeto de la actuación, según PG08 y DAL5, se encuentra clasificada como Suelo Urbanizable sector UZD-R-05-S, Suelo Rústico con Protección Natural, Suelo Rústico con Protección Cultural, Suelo Rústico de Entorno Urbano, Suelo Urbanizable sector UZD-R-08-S y Suelo Rústico con Protección Especial

PALAZUELOS DE ERESMA:

La zona objeto de la actuación según las NSM se encuentra clasificada como Suelo Rústico Común, Suelo Urbanizable Plan Parcial Navisa-Palazuelos, y Suelo Rústico con Protección de Infraestructuras”.

- Informe-Alegaciones de 19 de marzo de 2025 de XXX, en el que se destaca por dicha asociación que, con el fin de garantizar el principio de participación pública, *“el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria porque podría tener efectos significativos sobre el medio ambiente”,* y que *“se debe informar desfavorablemente el estudio informativo presentado, se deben valorar nuevas alternativas con menor grado de afección medioambiental dado que se trata de un entorno de especial valor ambiental y paisajístico”,* rechazando de plano *“la propuesta de la alternativa 3, esto es, dos carreteras de acceso por acumular los impactos de la 1 y de la 2 (el subrayado es nuestro)”.*

- Informe de 19 de marzo de 2025 de la Sección de Protección Ambiental del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Segovia, en el que se determinan una serie de medidas preventivas que deben cumplirse en la gestión de los residuos que puedan generarse durante la ejecución de las obras públicas.

- Informe Ambiental de 19 de marzo de 2025 de la Oficina Técnica de la Diputación Provincial de Segovia, en el que se enumeran una serie de sugerencias para la mejora del proyecto redactado por la empresa pública autonómica SOMACYL, como el uso de áridos reciclados, implantación de sistemas urbanos de drenaje sostenibles, etc...

- Informe de 20 de marzo de 2025 del Ayuntamiento de Segovia, en el que, en primer lugar, se advierte que *“la ejecución de cualquiera de las alternativas contenidas en el Estudio Informativo implicaría la previa modificación del planeamiento vigente (el subrayado es nuestro):*



La “Alternativa 2” (Carrascalejo), no está prevista en el PGOU 2008 y atraviesa terrenos clasificados como suelo urbanizable (dentro de los sectores UZD-R-08-S: Roduelos Sur y UZD-R-05-S: Juarrillos Norte) y terrenos clasificados como suelo rústico en las categorías de entorno urbano en la subcategoría de usos tradicionales: pastos del piedemonte de la sierra (RP-1.2), suelo rústico con Protección Especial en la subcategoría de áreas con riesgo de inundación (RP-7.3) en las proximidades de los Arroyos Roduelos y Huelgas, suelo rústico con protección natural-vías pecuarias (Cordel de Santillana) (RP-6) y suelo rústico con protección cultural (Acueducto y Camino de la Fuenfría) y suelo rústico con protección de infraestructuras en la proximidad a la CL-601 (RP-3).

La Alternativa 1 (Peñas del Erizo), en la parte que transcurre por el término municipal de Segovia no coincide con el trazado previsto en el PGOU para la conexión de la CL-601 con la estación del AVE. En el PGOU08 se ha calificado esta conexión como sistema general viario. Una parte como sistema general G-V-UZ-26 y el resto como sistema general G-V-R-31 sobre terrenos clasificados como rústico en la categoría de protección de infraestructuras (planos de clasificación 17 y 18 y plano de sistemas generales 5.2)”.

Adicionalmente, se pone de manifiesto por el Servicio municipal de Planeamiento Urbanístico que *“el Ayuntamiento de Segovia está tramitando una modificación puntual de PGOU para la ejecución de un nuevo vial que conecta la rotonda de Carrascalejo con la Estación del AVE (expediente 1/2005/P3002). La modificación plantea una “optimización” del trazado del vial previsto en la alternativa 2 del Estudio Informativo de modo que reduce la longitud del viario de nueva creación y se suprime la previsión actualmente vigente de la conexión de la estación con la rotonda de “Peñas del Erizo” (el subrayado es nuestro). Además, la alternativa municipal propone un acceso a la estación del AVE al oeste del previsto en las alternativas del Estudio Informativo. La propuesta municipal proyecta la conexión del nuevo vial con el actual vial anular situado delante de la propia estación del AVE mientras que las alternativas del Estudio Informativo proponen la conexión con la futura rotonda proyectada por ADIF en la ampliación del aparcamiento (actualmente en tramitación). Se considera más adecuada la conexión del nuevo vial frente a la estación para distribuir los flujos de entrada de tráfico al aparcamiento en función del vial desde el que se acceda: Paseo Campos de Castilla o nuevo vial de conexión con la CL-601.*

Por ello, concluye el informe municipal remitido, recomendando que *“el Estudio Informativo analice entre sus alternativas la propuesta elaborada por el Ayuntamiento de Segovia, considerada como una “optimización” del trazado del vial previsto en la alternativa 2, con objeto de reducir el impacto ambiental de la alternativa que finalmente se seleccione (el subrayado es nuestro), sin perjuicio de que pueda resultar factible la combinación de la propuesta municipal con alguna de las ya analizadas”.*



- Informe de 27 de marzo de 2025 de la Delegación Territorial de la Junta de Castilla y León en Segovia, previa propuesta favorable del Servicio Territorial de Cultura, Turismo y Deporte, si bien deberán realizarse sondeos y prospecciones arqueológicas previas en los Yacimientos Cordel de Santillana y Trincheras de la Guerra Civil.

- Informe de 27 de marzo de 2025 de la Sección de Conservación y Explotación de Carreteras del Servicio Territorial de Movilidad y Transformación Digital de Segovia, en el que, tras destacar que el Estudio informativo elaborado por SOMACYL optaba por la Alternativa 3, del contenido del informe elaborado por el órgano autonómico territorial se deduce que se considera más conveniente la Alternativa 2, ya que *“el nuevo vial canalizaría de forma directa los flujos a la estación de la urbanización de Carrascalejo y la población de Palazuelos de Eresma. La conexión a la rotonda es viable”*. Sin embargo, en la Alternativa 1, se resalta que, en la conexión de la Urbanización “Peñas del Erizo”, *“el radio de salida de la glorieta es de 80 m, no es recomendable para carreteras de nueva construcción (el subrayado es nuestro)”*, mientras que en la Alternativa 3, se destaca que *“además de los inconvenientes comentados anteriormente en las alternativas 1, la glorieta de conexión entre ambos ramales precisará iluminación (el subrayado es nuestro)”*.

- Informe de 6 de mayo de 2025 de la Sección de Protección Ciudadana de la Delegación Territorial de Segovia, en el que, tras analizar los mapas de riesgo de inundaciones, incendios y emergencias por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril, se sugiere que ninguna de las actuaciones que se ejecuten debe incrementar dichos riesgos.

- Informe de 7 de mayo de 2025 de la Confederación Hidrográfica del Duero, en el que se advierte que *“el presente Estudio Informativo no incluye ningún estudio hidráulico donde se valore la capacidad hidráulica de las obras de drenaje dispuestas”*, por lo que *“en cualquier circunstancia, y una vez seleccionada la alternativa definitiva, se deberán presentar los cálculos hidráulicos referentes a las obras de drenaje...”*. Por último, se indica que *“sería deseable la elaboración de protocolos de actuación específicos en previsión de la ocurrencia de vertidos accidentales para este tipo de sustancias”*.

Por último, debemos indicar que el reclamante insiste en el hecho de que no es necesaria la ejecución del doble vial promovido por la Diputación de Segovia por su elevado coste económico y ambiental, sin que se tenga constancia de la finalización del expediente de evaluación de impacto ambiental iniciado por el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Segovia.

A la vista de lo informado, procedemos a ponerle de manifiesto **la argumentación jurídica** en la que se basa la presente Resolución.



Para analizar la presente queja, debemos partir de que, tal como se reconoce por la Diputación Provincial de Segovia, promotora del proyecto de conexión vial objeto de la presente queja, nos encontramos ante una nueva carretera en los términos recogidos en el artículo 15.1 a) de la Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de Carreteras de Castilla y León: *“A los efectos de la presente Ley, se considera:*

a) Nueva carretera: Tramo de nueva construcción que crea un nuevo itinerario o modifica sustancialmente el preexistente”.

Esto conlleva que deba someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada, al estar incluido este proyecto dentro del Grupo 7 i) del Anexo II de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental: *“Ampliación de carreteras convencionales existentes, que impliquen su transformación en autopistas, autovías o carreteras multicarril, no incluidas en el anexo I y construcción de carreteras convencionales de nuevo trazado, no incluidas en el anexo I (el subrayado es nuestro)”.* No procedería la tramitación de una evaluación ordinaria al requerir el apartado a) del Grupo 6 del Anexo I de esa norma que sean autopistas, autovías y carreteras multicarril de nuevo trazado, circunstancia ésta que no parece que sea aplicable a este caso.

En consecuencia, el órgano sustantivo inició el trámite ambiental requerido mediante la redacción del correspondiente Estudio Informativo tal como se prevé en el artículo 16 de la Ley 10/2008, el cual fue encargado a la empresa pública autonómica SOMACYL, adscrita a la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio. Según se destaca en el informe elaborado en marzo de 2025 por el Ayuntamiento de Segovia, las tres alternativas de conexión que se plantean en la Memoria del citado estudio informativo son las siguientes:

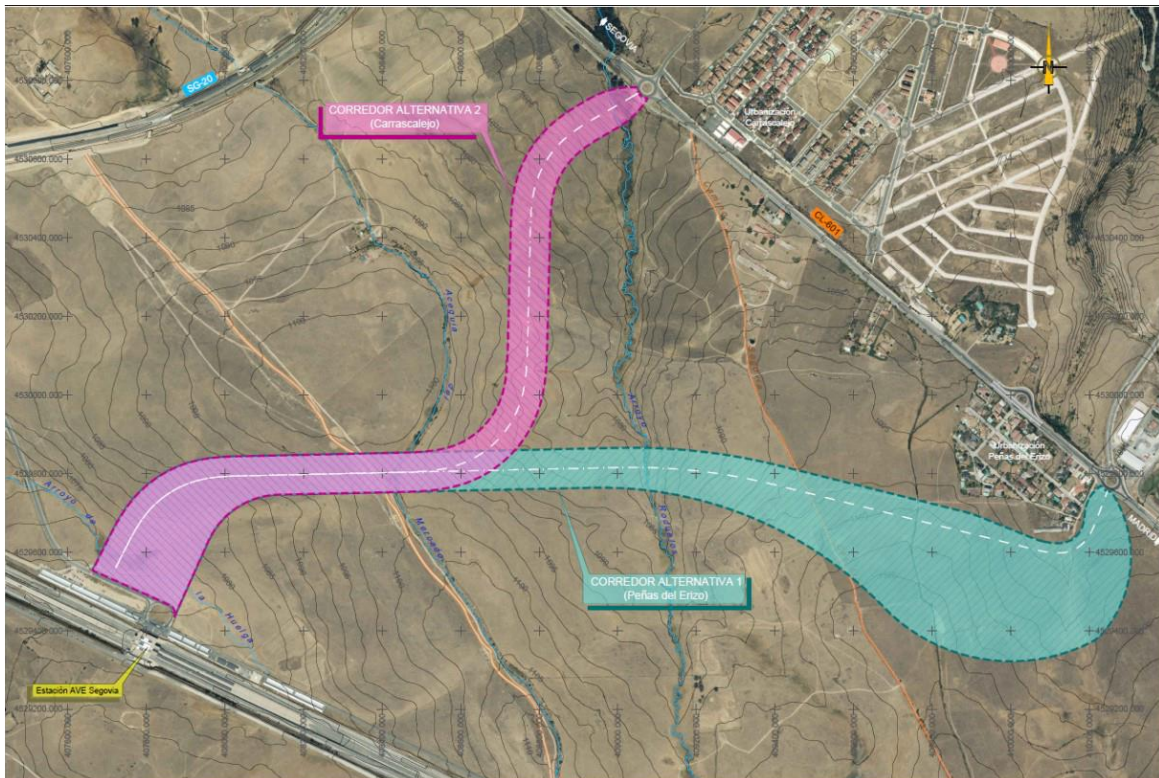
- **Alternativa 1:** el vial comienza en la actual intersección en la glorieta situada en el PK aproximado 2+190 (Peñas del Erizo) y finaliza en la intersección de acceso a la estación de alta velocidad prevista en el proyecto básico (en fase de reacción) de la “Ampliación de la capacidad del aparcamiento de la estación Segovia-Guiomar y remodelación de sus accesos”. El vial dispone de una longitud aproximada de 2.750 m y discurre entre los términos municipales de Segovia y Palazuelos de Eresma.

- **Alternativa 2:** el vial comienza en la actual intersección en glorieta situada en el PK aproximado 0+645 (Carrascalejo) y finaliza en la intersección de acceso a la estación de alta velocidad prevista en el proyecto básico (en fase de reacción) de la “Ampliación de la capacidad del aparcamiento de la estación Segovia-Guiomar y remodelación de sus accesos”. El vial dispone de una longitud aproximada de 2.130 m y discurre íntegramente en el término municipales de Segovia y Palazuelos de Eresma.

- **Alternativa 3:** comprende las dos alternativas anteriores, cuenta con dos ramales el primero se inicia en la glorieta del P.K. aproximado 2+190 (Peñas del Erizo) con una



longitud de unos 1.723 metros, mientras que el segundo se inicia en la glorieta del P.K. aproximado 0+645 (Carrascalejo) con una longitud de unos 1.127 metros, unificándose en un tramo común hasta la estación Segovia-Guiomar con una longitud de unos 1.025 metros, manteniéndose los mismos corredores correspondientes a las Alternativas 1 y 2.



Tal como se recoge en el informe elaborado por la Sección de Conservación y Explotación de Carreteras del Servicio Territorial de Movilidad y Transformación Digital de Segovia, “la **conclusión** del estudio informativo después de evaluar y comparara las distintas alternativas, es que la **alternativa mejor valorada** en su conjunto sería la **“Alternativa 3”** (el subrayado es nuestro), tanto para un crecimiento reducido del tráfico (el 1,44% anual acumulativo) basado en la “Orden FOM/3317/2010, como con un crecimiento del tráfico más elevado (del 4,33% anual acumulativo) correspondiente al crecimiento real de los viajeros de la estación del ferrocarril de alta velocidad Segovia-Guiomar”. Esta postura es la que promueve en sus diferentes informes la Administración provincial, siguiendo lo ya previsto en el artículo 15.3 a) del Decreto 74/2005, de 20 de octubre, por el que se aprueban las Directrices de Ordenación de Ámbito Subregional de Segovia y Entorno (en adelante, DOTSE): *“La nueva conexión por ferrocarril incidirá, por su relación con Madrid y por la ubicación de la nueva estación, en el desarrollo urbano de Segovia, Palazuelos y La Granja. La nueva estación será el elemento organizador de un polo que se extenderá hacia el eje Segovia-La Granja:*



a) Se debe garantizar el enlace del viario estructurante del nuevo polo con la carretera SG-20 en el término de Segovia, y con la CL-601 en el término de Palazuelos de Eresma (el subrayado es nuestro)”.

Por lo tanto, es cierto que la creación de un nuevo vial, de titularidad provincial, de conexión de la CL-601, en Peñas del Erizo, con la futura Estación del TAV, es una actuación contemplada en la normativa de ordenación territorial de la provincia, por lo que la opción elegida supondría el cumplimiento de esta previsión, si bien, como se afirma en el informe municipal mencionado, su trazado no reproduce el esquema previsto en el plano de la Hoja 4, Serie A de las Estrategias de Desarrollo Territorial. Sin embargo, es preciso tener en cuenta otras variables previstas también en la normativa vigente y que deberían cumplirse. La primera de ellas sería la necesidad de que se modifique el planeamiento vigente, ya que, como se recuerda en el informe emitido por el Servicio de Urbanismo del Ayuntamiento de Segovia, “la ejecución de cualquiera de las alternativas requiere la previa modificación del planeamiento vigente o la aprobación de alguno de los instrumentos de ordenación del territorio (el subrayado es nuestro) habilitado para ello en la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de Castilla y León (por ejemplo, un plan regional de ámbito territorial) y la tramitación de la Evaluación Ambiental Estratégica correspondiente según lo dispuesto en el art. 6 de la LEA”.

De esta forma, del examen del informe elaborado por dicho órgano municipal, se acredita que las alternativas recogidas en el Estudio Informativo elaborado por la empresa pública autonómica SOMACYL a instancias de la Diputación de Segovia no se encuentran recogidas en la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana (en adelante, PGOU) de Segovia aprobado mediante Orden FOM/2113/2007, de 27 de diciembre. Así, se advierte en primer lugar que “la “Alternativa 2” (Carrascalejo), no está prevista en el PGOU 2008 (el subrayado es nuestro), y atraviesa terrenos clasificados como suelo urbanizable (dentro de los sectores UZD-R-08-S: Roduelos Sur y UZD-R-05-S: Juarrillos Norte) y terrenos clasificados como suelo rústico en las categorías de entorno urbano en la subcategoría de usos tradicionales: pastos del piedemonte de la sierra (RP-1.2), suelo rústico con Protección Especial en la subcategoría de áreas con riesgo de inundación (RP-7.3) en las proximidades de los Arroyos Roduelos y Huelgas, suelo rústico con protección natural-vías pecuarias (Cordel de Santillana) (RP-6) y suelo rústico con protección cultural (Acueducto y Camino de la Fuenfría) y suelo rústico con protección de infraestructuras en la proximidad a la CL-601 (RP-3)”. Además, se resalta por dicha Corporación que “la Alternativa 1 (Peñas del Erizo), en la parte que transcurre por el término municipal de Segovia no coincide con el trazado previsto en el PGOU para la conexión de la CL-601 con la estación del AVE (el subrayado es nuestro)”.

No obstante lo cual, se pone de manifiesto por la Administración municipal que “está tramitando una modificación puntual de PGOU para la ejecución de un nuevo vial que conecta la rotonda de Carrascalejo con la Estación del AVE (expediente



1/2005/P3002)”, por lo que queda acreditado que, en el informe elaborado por los técnicos del Ayuntamiento de Segovia, se ha optado claramente por una opción mejorada de la Alternativa 2, con el fin de aplicar lo dispuesto en el artículo 16.5 a) de la Ley autonómica de Carreteras que prevé que *“la resolución aprobatoria del estudio informativo conllevará:*

a) La obligación de iniciar la modificación o revisión del planeamiento urbanístico afectado (el subrayado es nuestro), que deberá acomodarse a las determinaciones del estudio informativo en el plazo de dos años desde su aprobación”.

Además, en dicho informe técnico municipal, se considera que la elección de la Alternativa 3 obligaría a aplicar la previsión fijada en el artículo 20.1 b) de la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, ya que considera que obligaría a aprobar un Plan Regional de ámbito territorial, que tiene por objeto *“planificar la ejecución de actuaciones industriales, residenciales, terciarias, dotacionales, de implantación de infraestructuras (el subrayado es nuestro) o de regeneración o renovación urbana, que se consideren de interés para la Comunidad”*, pudiendo requerir incluso someterlo a una evaluación ambiental estratégica conforme a lo recogido en el artículo 6.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

En la misma línea, la Sección de Conservación y Explotación de Carreteras del Servicio Territorial de Movilidad y Transformación Digital de Segovia opta también por la Alternativa 2, ya que, desde el punto de vista técnico, en el vial proyectado en la Alternativa 1 y 3, se prevé la ejecución de una glorieta a 50 m de la existente a la altura de la Urbanización “Peñas del Erizo” en la CL-601, una carretera de titularidad autonómica con una IMD de 12000 vehículos/día, lo cual incumpliría lo exigido en el artículo 48 del Decreto 45/2011, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Castilla y León, que prevé que *“la distancia entre un acceso y cualquier intersección de una vía pública será como mínimo de 150 metros”.*

Por último, debemos recordar que el área en el que se prevé la ejecución de estos viales se encuentra ubicada en el interior de una de las Áreas Importantes para la Conservación de las Aves y la Biodiversidad (IBA) de nuestra Comunidad Autónoma, y, más concretamente, la denominada ES056 “Vertiente Norte Sierra Guadarrama”, y en las inmediaciones de los siguientes espacios protegidos: Parque Nacional de la Sierra de Guadarrama declarado por Ley 7/2013, de 25 de junio, Parque Natural de la Sierra Norte de Guadarrama declarado mediante Ley autonómica 18/2010, de 20 de diciembre, ZEPA “Sierra de Guadarrama” ES0000010, y LIC “Sierra de Guadarrama” ES4160109. Esta situación conlleva que lógicamente tenga que analizarse el impacto medioambiental de las Alternativas recogidas en el Estudio Informativo, sin que se hubiera elaborado, a fecha de envío de la última documentación remitida por la Administración autonómica, que se



hubiera elaborado el Informe de Repercusiones sobre la Red Natura 2000 (en adelante, IRNA) conforme a lo previsto en el Decreto 6/2011, de 10 de febrero, por el que se establece el procedimiento de evaluación de las repercusiones sobre la Red Natura 2000 de aquellos planes, programas o proyectos desarrollados en el ámbito territorial de la Comunidad de Castilla y León.

Al respecto, debemos recordar que, con carácter general, este procedimiento debe concluir con la emisión de un informe ambiental por parte de la Delegación Territorial de Segovia conforme a lo previsto en el artículo 47.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental: *“El órgano ambiental, teniendo en cuenta la información facilitada por el promotor, el resultado de las consultas realizadas y, en su caso, los resultados de verificaciones preliminares o evaluaciones de los efectos medioambientales realizadas de acuerdo con otra legislación, resolverá mediante la emisión del informe de impacto ambiental, que podrá determinar de forma motivada de acuerdo con los criterios del anexo III que:*

a) El proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria porque podría tener efectos significativos sobre el medio ambiente. En este caso, el promotor elaborará el estudio de impacto ambiental conforme al artículo 35.

Para ello, el promotor podrá solicitar al órgano ambiental el documento de alcance del estudio de impacto ambiental en los términos del artículo 34.

b) El proyecto no tiene efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, en los términos establecidos en el informe de impacto ambiental, que indicará al menos, las características del proyecto y las medidas previstas para prevenir lo que, de otro modo, podrían haber sido efectos adversos significativos para el medio ambiente.

c) No es posible dictar una resolución fundada sobre los posibles efectos adversos del proyecto sobre el medio ambiente, al no disponer el órgano ambiental de elementos de juicio suficientes, procediéndose a la terminación del procedimiento con archivo de actuaciones”.

Sobre esta cuestión, únicamente debemos indicar que, si bien no compete a esta Procuraduría determinar cuál es la Alternativa más adecuada para ejecutar el vial de conexión de la carretera de titularidad autonómica CL-601 a la Estación del Ferrocarril de Alta Velocidad de Segovia, en cambio sí le corresponde recordar la necesidad de que se tengan en cuenta tanto las alegaciones formuladas por la Asociación “Ecologistas en Acción de Segovia”, como el contenido de los informes sectoriales emitidos en la fase de consultas del procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada que se está tramitando en el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Segovia. Por lo tanto, es necesario que en este caso la decisión que adopte este órgano sea suficientemente motivada, tal y como se exige conforme a lo dispuesto en el artículo 35 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las



Administraciones Públicas, máxime cuando los informes emitidos en el mes de marzo de 2025 por el Ayuntamiento de Segovia y por la Sección de Conservación y Explotación de Carreteras del Servicio Territorial de Movilidad y Transformación Digital de Segovia se han decantado claramente por la Alternativa 2, en vez de la Alternativa 3 promovida por la Diputación Provincial de Segovia y por el Estudio Informativo redactado por la empresa pública autonómica SOMACYL.

PRIMERO: Que, tal como se recoge en el informe de 20 de marzo de 2025 del Servicio municipal de Planeamiento Urbanístico del Ayuntamiento de Segovia, se tenga en cuenta por esa Consejería, como órgano ambiental, que la opción de la Alternativa 3 conlleva la modificación del planeamiento urbanístico conforme a lo dispuesto en el artículo 16.5 a) de la Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de Carreteras de Castilla y León, y la aprobación de un Plan Regional de ámbito territorial siguiendo lo previsto en el artículo 20.1 b) de la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, pudiendo requerir incluso someterlo a una evaluación ambiental estratégica conforme a lo recogido en el artículo 6.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

SEGUNDO: Que, tal como se recoge en el informe de 27 de marzo de 2025 de la Sección de Conservación y Explotación de Carreteras del Servicio Territorial de Movilidad y Transformación Digital de Segovia, se tenga en cuenta por esa Consejería, como órgano ambiental, que la ejecución de una glorieta a 50 metros de la existente a la altura de la Urbanización “Peñas del Erizo” en la CL-601, según se prevé en las Alternativas 1 y 3, incumple la distancia mínima de 150 metros exigida en el artículo 48 del Decreto 45/2011, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Castilla y León.

TERCERO: Que, tal como se exige en el artículo 35 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se tenga en cuenta por el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Segovia la necesidad de motivar adecuadamente el informe ambiental final que emita la Delegación Territorial de Segovia para concluir el procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada, conforme a lo previsto en el artículo 47.2 de la Ley de evaluación ambiental, ya que, frente a la Alternativa 3 promovida por la Diputación Provincial de Segovia y por el Estudio Informativo redactado por la empresa pública autonómica SOMACYL, los informes emitidos en el mes de marzo de 2025 por Servicio municipal de Planeamiento Urbanístico del Ayuntamiento de Segovia y por la Sección de Conservación y Explotación de Carreteras del Servicio Territorial de Movilidad y Transformación Digital de Segovia se han decantado claramente por la Alternativa 2.

Asimismo, le informamos que, con idéntica fecha, se ha formulado Resolución formal sobre este mismo asunto a la Diputación Provincial de Segovia, en la que se recomienda lo siguiente:



PRIMERO: Que, tal como se recoge en el informe de 20 de marzo de 2025 del Servicio municipal de Planeamiento Urbanístico del Ayuntamiento de Segovia, se tenga en cuenta por esa Diputación, como órgano sustantivo, que la opción de la Alternativa 3 conlleva la modificación del planeamiento urbanístico conforme a lo dispuesto en el artículo 16.5 a) de la Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de Carreteras de Castilla y León, y la aprobación de un Plan Regional de ámbito territorial siguiendo lo previsto en el artículo 20.1 b) de la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, pudiendo requerir incluso someterlo a una evaluación ambiental estratégica conforme a lo recogido en el artículo 6.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

SEGUNDO: Que, tal como se recoge en el informe de 27 de marzo de 2025 de la Sección de Conservación y Explotación de Carreteras del Servicio Territorial de Movilidad y Transformación Digital de Segovia, se tenga en cuenta por esa Diputación, como órgano sustantivo, que la ejecución de una glorieta a 50 metros de la existente a la altura de la Urbanización “Peñas del Erizo” en la CL-601, según se prevé en las Alternativas 1 y 3, incumple la distancia mínima de 150 metros exigida en el artículo 48 del Decreto 45/2011, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Castilla y León.

Esta es nuestra resolución y así se la hacemos saber, con el ruego de que nos comunique de forma motivada la aceptación o no aceptación de la misma por parte del órgano que corresponda de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio **en el plazo de dos meses**, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19.2 de la Ley Reguladora de la Institución. En el caso de que se acepte, se ruega dé traslado, si es posible, a esta Procuraduría para su conocimiento de copia de los actos administrativos que lleve a cabo para cumplir esta Resolución emitida.

Una vez realizadas las comunicaciones oportunas, se acuerda publicar la presente Resolución en la página web de esta Institución, previa disociación de los datos de carácter personal que contuviera.

Pendiente de sus noticias, reciba un cordial saludo.

Atentamente,

EL PROCURADOR DEL COMÚN
Tomás Quintana López