

serán financiados con cargo al capítulo VI, inversiones reales, Programa 533A, Ordenación y Conservación del Medio Natural, y con la siguiente distribución:

- 60.000,00 euros para el Presupuesto del año 2003.
- 300.000,00 euros para el Presupuesto del año 2004.
- 300.000,00 euros para el Presupuesto del año 2005.
- 300.000,00 euros para el Presupuesto del año 2006.
- 238.901,79 euros para el Presupuesto del año 2007.

Cuarta. *Plazo.*—La duración del presente Convenio es de cuatro años, que comenzará a contarse a partir de la fecha de la firma del mismo por las partes, en cuyo plazo deberán quedar ejecutados todos los trabajos enumerados en la primera de estas estipulaciones.

No obstante, y a petición de las partes firmantes, podrá acordarse la ampliación de la vigencia del Convenio por el plazo necesario para la finalización de los trabajos.

Quinta. *Organización.*—A los efectos de coordinar y poder efectuar el seguimiento de las actuaciones derivadas de este Convenio, se constituirá una Comisión Técnica Mixta de Seguimiento, integrada por cinco miembros, dos en representación de la Dirección General de Conservación de la Naturaleza, dos en representación de la Dirección General de Medio Natural y uno en representación de la Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, éste, además, en calidad de Secretario, con voz pero sin voto, quienes resolverán los problemas de interpretación y cumplimiento que puedan plantearse.

El régimen de funcionamiento de dicha Comisión se ajustará a lo dispuesto en el Título II, Capítulo II, de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por la Ley 4/99.

Sexta. *Supuesto de extinción.*—Si por causa distinta a la finalización del plazo de vigencia, o de su prórroga, se considerase extinto el presente Convenio, la Comisión Técnica Mixta de Seguimiento, visto el grado de ejecución del proyecto, se considerará facultada para asignar a cada una de las partes, conforme a las obligaciones contraídas por éstas en las cláusulas primera y segunda, las tareas que deben acometer para la conclusión de los trabajos inherentes a los expedientes de clasificación, deslinde, amojonamiento y señalización de vías pecuarias que ya hubieren sido iniciados.

Séptima. *Naturaleza administrativa.*—El presente Convenio tiene carácter administrativo y estará sujeto a la normativa administrativa en vigor, siendo de aplicación en todo lo no previsto en su texto la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por la Ley 4/99. En particular, «las cuestiones litigiosas que puedan surgir en su interpretación y cumplimiento, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 6.3, serán de conocimiento y competencia del Orden Jurisdiccional de lo Contencioso-Administrativo y, en su caso, de la competencia del Tribunal Constitucional» (artículo 8.3 de la citada Ley).

El Convenio queda excluido del ámbito de aplicación de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, conforme a lo dispuesto en el artículo 3.1 c) del Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la citada Ley, siéndole, no obstante, aplicables los principios de ésta para resolver las dudas y lagunas que pudieran presentarse.

Y en prueba de conformidad se firma este convenio en cuadruplicado ejemplar en la ciudad y fecha indicadas en el encabezamiento.

La Ministra de Medio Ambiente, María Elvira Rodríguez Herrer.—La Consejera de Medio Ambiente, Rosario Arévalo Sánchez.

22043 RESOLUCIÓN de 24 de octubre de 2003, de la Subsecretaría, por la que se dispone la inscripción de la «Fundación Eukanuba» en el Registro de Fundaciones Medioambientales.

Visto el expediente de inscripción de la Fundación Eukanuba en el Registro de Fundaciones del Ministerio de Medio Ambiente, en el que consta:

Primero. *Constitución de la Fundación.*—La Fundación fue constituida en Barcelona, el 27 de mayo de 2003, por la sociedad Iberoamigo, S. A., representada por don Manuel Ferrer Carreras, según consta en escritura pública otorgada ante el Notario del Ilustre Colegio de Cataluña, don Jaime Monjo Carrio, subsanada por otra de 12 de agosto siguiente otorgada ante don Agustín Iranzo Reig, Notario del mismo Colegio.

Segundo. *Domicilio y ámbito territorial de actuación.*—El domicilio de la Fundación se establece en Camí Vell de Sant Cugat, s/n, Parc Empresarial Can Sant Joan, Rubí (Barcelona); y su ámbito territorial de actuación se extiende a todo el Estado.

Tercero. *Fines.*—La Fundación, según el artículo 2 de sus Estatutos, tiene por objeto mejorar el bienestar de los animales de compañía, en particular por medio de las siguientes vías y desarrollando las siguientes funciones: el fomento de la educación y los valores que mejoren su convivencia en la sociedad; el desarrollo de acciones benéficas y el apoyo a la labor de entidades o personas físicas que mejoren sus derechos y su protección; y la elaboración y divulgación de los conocimientos e informaciones que ofrezcan un mayor entendimiento de la realidad de los animales de compañía en nuestro país y ayuden a mejorar la sensibilidad de la sociedad.

Cuarto. *Dotación.*—La Fundación se constituye con una dotación inicial de treinta mil (30.000) euros, totalmente desembolsados.

Quinto. *Patronato.*—El gobierno de la Fundación se confía a un Patronato, cuyos miembros desempeñan el cargo de modo gratuito. Las normas sobre la composición, el nombramiento y la renovación del Patronato constan en los Estatutos.

El Patronato inicial queda constituido por: Don José Luis Ibáñez López, Presidente; don Eduardo Berché Moreno, Vicepresidente; don Agustín Losada Pescador, Secretario; don Alejandro Casañ López, Tesorero; y doña Olga Cortés García, doña Eliane Guiu Puiggros, don Manuel Ferrer Carreras y don Pere Catafal Rull, Vocales.

Todos los patronos aceptan expresamente el cargo para el que han sido nombrados: don José Luis Ibáñez López, don Agustín Losada Pescador, doña Eliane Guiu Puiggros, don Manuel Ferrer Carreras y don Pere Catafal Rull en el propio acto de constitución de la Fundación; don Eduardo Berché Moreno en documento privado de 10 de junio de 2003 con firma legitimada el día 13 por el Notario del Ilustre Colegio de Cataluña don Santos-Severiano Pérez Ballarín; y don Alejandro Casañ López y doña Olga Cortés García en sendos documentos privados de 27 de junio de 2003, con firmas legitimadas el día 30 por el Notario del Ilustre Colegio de Cataluña don Juan José de Diego Isasa.

Sexto. *Estatutos.*—Todo lo relativo al gobierno y gestión de la Fundación queda recogido en los Estatutos por los que se rige, quedando expresamente sometido el Patronato a la obligación de rendición de cuentas al Protectorado.

Vistos la Constitución vigente, la Ley 50/2002, de 26 de diciembre, de Fundaciones, el Reglamento de Fundaciones de Competencia Estatal, aprobado por Real Decreto 316/1996, de 23 de febrero, el Reglamento del Registro de Fundaciones de Competencia Estatal, aprobado por Real Decreto 384/1996, de 1 de marzo, el Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de noviembre de 1998 por el que se autoriza al Ministerio de Medio Ambiente para ejercer las funciones de Protectorado de las fundaciones con fines vinculados al mismo y se crea el Registro de fundaciones medioambientales.

Visto el interés general que concurre en los fines perseguidos por la Fundación Eukanuba, la suficiencia de la dotación inicial, acreditado el cumplimiento de los demás requisitos establecidos en la Ley y visto el informe favorable del Protectorado de fundaciones medioambientales.

Esta Subsecretaría, en ejercicio de las funciones atribuidas en el artículo 5.1.k del Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, acuerda la inscripción en el Registro de Fundaciones del Ministerio de Medio Ambiente de la Fundación Eukanuba, así como del nombramiento de los miembros del Patronato, relacionados en el apartado quinto de esta Resolución.

Madrid, 24 de octubre de 2003.—La Subsecretaria, María Jesús Fraile Fabra.

22044 RESOLUCIÓN de 24 de octubre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del «proyecto de línea Madrid-Hendaya. Tramo: Burgos-Vitoria. Acondicionamiento a 220 km/h», de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de

impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la antigua Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carreteras remitió, con fecha 28 de abril de 1997, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo del «Proyecto de línea Madrid-Hendaya. Tramo: Burgos-Vitoria. Acondicionamiento a 220 km/h», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 25 de septiembre de 1997, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la antigua Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recoge en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 3 de marzo de 2000, en el Boletín Oficial de la Provincia de Burgos de 1 de marzo de 2000 y en el Boletín Oficial de la Provincia de Álava de 3 de marzo de 2000.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 3 de agosto de 2000, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

Detectada la existencia de determinadas zonas afectadas por la actuación que fueron propuestas como lugar de importancia comunitaria con posterioridad a la redacción del estudio informativo, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó, con fecha de 9 de mayo de 2001, el informe de los órganos gestores de estos espacios en las Comunidades Autónomas de Castilla y León y del País Vasco acerca de la afección que las alternativas planteadas en el estudio informativo pudieran producir sobre los mismos.

Posteriormente la Dirección General de Ferrocarriles consideró oportuno introducir ciertas modificaciones en el trazado para mantener la explotación de la línea ferroviaria actual como red convencional de ancho ibérico para tráfico de mercancías, para adaptarla a las consideraciones del Real Decreto 1191/2000 sobre Interoperabilidad del Sistema Ferroviario Español y para minimizar la afección a determinados espacios, considerados en la actualidad como Lugares de Interés Comunitario y Zonas de Especial Protección para las Aves. Así, el 12 de diciembre de 2002 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un estudio complementario, remitido por la Dirección General de Ferrocarriles, que recoge un nuevo trazado. Este estudio excluía el paso por Miranda de Ebro.

Con fecha 28 de mayo se recibe un nuevo documento complementario que recoge el paso por Miranda de Ebro de la nueva línea de alta velocidad entre Burgos y Vitoria utilizando el corredor ferroviario existente y conservando la explotación de la línea convencional de ancho ibérico.

Un resumen del contenido del estudio complementario se recoge en el anexo V.

El anexo VI recoge los datos esenciales del estudio complementario a su paso por Miranda de Ebro.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación del Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.1, 16.1

y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 24 de octubre de 2003, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del «Proyecto de línea Madrid-Hendaya. Tramo: Burgos-Vitoria. Acondicionamiento a 220 km/h».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública se considera que, entre las alternativas planteadas en el estudio informativo, aquella que produce menores afecciones negativas sobre el medio ambiente es la 17, compuesta por los siguientes tramos:

Tramo 1b-1: La adopción de este tramo evita la afección que la alternativa 3b, propuesta por el promotor, produce sobre el núcleo de Quintanapalla, sobre el arroyo de Fuente Romera y sobre los suelos que hay en sus proximidades con alto valor agrícola.

Variante 1-5: El promotor propone en este tramo la adopción de los tramos 1c-1 y subvariante 1-6. La variante 1-5 presenta en sus primeros 3 kilómetros un trazado sensiblemente igual al del tramo 1c-1, produciendo menores afecciones que la subvariante 1-6 sobre el núcleo de Castil de Peones al separarse de esta población y adaptarse más al trazado de la actual línea de ferrocarril. Asimismo mejora sensiblemente el cruce con el río Cerrata al cortarlo de forma muy ortogonal en lugar de interceptarlo en cuatro ocasiones en aproximadamente 300 metros como se prevé en la subvariante 1-6.

Esta variante, como todas las que propone el estudio informativo, afectan al Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «Subcuenca de las riberas del río Oca», afección que se minimizará con la adopción de las medidas establecidas en el condicionado.

Por otra parte la variante 1-5 evita los grandes desmontes que la subvariante 1-6 produce sobre las laderas próximas a Prádanos de Bureba, al este de la N-I. La variante 1-5 discurre por el lugar ocupado por la actual línea férrea, muy cerca del núcleo urbano de Prádanos de Bureba.

Tramo 1c-3, variante 1-1 y tramo 1f-1g-1h: Tras el tramo 1c-3, común a todas las alternativas, se opta por la variante 1-1 y el tramo 1f-1g-1h. Este trazado pasa por el corredor de la actual línea de ferrocarril evitando la apertura de un nuevo corredor en la comarca de la Bureba (tramo 1d/3d y la variante 1-7) que se situaría mucho más próximo que el actual al LIC y ZEPA de «Montes Obarenes» y a varios núcleos urbanos de esta comarca.

La opción seleccionada atraviesa los LICs y ZEPAs de «Montes Obarenes» y «Montes de Miranda y Ameyugo» en túnel salvo en, aproximadamente, un kilómetro que discurre en viaducto. La afección se produce en el límite de ambos espacios y próxima al límite exterior de ambos. La zona está también ocupada por otras infraestructuras de transporte como la carretera nacional N-I y la carretera de Ameyugo, en una zona donde se desarrollan actividades agrícolas y de hostelería.

Variante 3-1, tramo 1j, variante 2-5 y tramo 2l: La adopción del trazado que discurre por Miranda de Ebro evita la apertura de un nuevo corredor al norte (tramos 3f-3g y variante 3-3), que además de producir graves perjuicios socioeconómicos sobre esta población tradicionalmente vinculada al ferrocarril, produciría la afección sobre los LICs de «Riberas del Ebro», «Río Bayas» y «Río Zadorra». La alternativa seleccionada afecta al LIC denominado «Río Zadorra», si bien lo hace en las proximidades de los viaductos construidos sobre este río por otras infraestructuras (A-1 y N-I).

Tramo 2m-2n-2p y variante 2-8: Tras el tramo 2m-2n-2p, común a todas las alternativas, que produce la afección al LIC de «Riberas del Zadorra» y que cruza en túnel los montes de Vitoria, se plantea la variante 2-8 por las siguientes razones: esta solución permite cualquier posibilidad de conexión con la futura red ferroviaria del País Vasco; no interfiere con el estudio informativo actualmente en licitación de integración del ferrocarril en la ciudad de Vitoria; y no contradice las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Alternativa propuesta en el estudio complementario: Sobre la base de la alternativa anteriormente descrita, la Dirección General de Ferrocarriles redacta con posterioridad un documento complementario. El trazado propuesto en este documento presenta algunas modificaciones con respecto al del estudio informativo por las razones expuestas en los antecedentes. Las principales modificaciones con contenido ambiental del nuevo trazado son las siguientes:

Se mantiene en servicio la línea actual de ferrocarril para tráfico de mercancías, por lo que el proyecto elimina todos los puntos de cruce que se habían proyectado con ésta y se sustituyen por pasos a distinto nivel.

El nuevo trazado evita, a su paso por el río Vena, la reposición de la carretera N-I que se planteaba en el estudio informativo, no siendo necesario así la construcción de una nueva estructura sobre este río.

Dado que el estudio complementario de la nueva línea se plantea para tráfico de viajeros, el nuevo trazado puede adoptar mayores pendientes, se adapta más al terreno y se elimina el túnel previsto entre los pp.kk 1387 + 900 y 1395 + 000 del tramo 1b-1 de la alternativa del estudio informativo. En esta zona el nuevo trazado discurre en superficie salvo entre los pp.kk. 10 + 620-10 + 900 y 11 + 080-11 + 400 donde se proyectan sendos túneles.

Entre los pp.kk. 1396 + 200 y 1396 + 800 del tramo 1b-1, el nuevo trazado se aleja del río Cerrata con lo que disminuye la afección al mismo.

Entre los pp.kk. 2 + 150 y 4 + 200 de la variante 1-5 se diseña un viaducto en la zona próxima al río Cerrata.

A su paso por Prádanos de Bureba el trazado se desplaza hacia el este alejándolo de esta localidad y pasando al este de la N-1, introduciendo un viaducto de aproximadamente 300 m de longitud.

El PAET situado entre los pp.kk 1428 + 470 y 1430 + 070 del tramo 1f-1g-1h, en las proximidades del río Oroncillo, retrasa su posición en una zona más alejada del mismo. Asimismo en el entorno del p.k. 1428 + 250 el trazado se desplaza hacia el sur y evita el cruce con el arroyo Grillera.

En el entorno del núcleo de Ameyugo el trazado se desplaza unos 200 m al norte, alejándose del municipio, evitando la rectificación del trazado de la carretera y minimizando el trazado en superficie en esta zona.

Entre los pp.kk. 1 + 000 y 3 + 000 de la variante 3-1 el trazado se desplaza ligeramente al norte reduciendo la afección al arroyo de Carraleo.

A partir del cruce con el río Zadorra y hasta el p.k. 2470 + 000 del tramo 2m-2n-2p, el trazado se desplaza hacia el este. Con ello evita el cruce con el arroyo de Santa Águeda y se separa de Puebla de Arganzón.

Se alarga el viaducto que cruza la N-I para reponer el Camino de Santiago que pasa por el p.k. 2471 + 100 del tramo 2m-2n-2p.

Se adelanta el final de la solución hasta aproximadamente el p.k. 2 + 000 de la variante 2-8, donde conecta con el trazado previsto en el estudio informativo del proyecto de nueva red ferroviaria del País Vasco.

El paso por Miranda de Ebro, propuesto en documento complementario específico, mantiene el trazado por el actual corredor ferroviario, ampliando la plataforma y los puentes ferroviarios sobre los ríos Ebro y Bayas, manteniendo así la explotación de las actuales líneas de ancho ibérico para tráfico de mercancías. Asimismo contempla la construcción de una estación de viajeros.

Las referencias a los puntos kilométricos del trazado que se introducen en lo sucesivo se refieren al trazado propuesto en el documento complementario.

Dado que el estudio de impacto ambiental no contempla las nuevas infraestructuras de suministro eléctrico a la línea férrea (subestaciones y sus líneas de acometida), dichas infraestructuras quedan excluidas de la presente declaración. La evaluación de impacto ambiental de las mismas deberá atenerse a lo dispuesto en la Ley 6/2001 y en la legislación aplicable de las Comunidades Autónomas de Castilla y León y del País Vasco.

En consecuencia, para la realización de la alternativa propuesta por el promotor en el estudio complementario, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación, se deberán observar las recomendaciones y medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental en lo que no se opongan a la presente declaración y se deberán cumplir las siguientes Condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto

La alternativa anterior deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 En la zona comprendida entre los pp.kk. 17 + 000 y 20 + 800, donde el trazado discurre próximo al río Cerrata, este se proyectará de forma que durante la ejecución no se afecte al río ni a su vegetación de ribera, colocando los dispositivos necesarios para evitar la contaminación por sólidos del río y la apertura de nuevos caminos de obra sobre el mismo, utilizando exclusivamente los caminos existentes.

1.2 Con objeto de reducir la afección que el ferrocarril producirá sobre la orografía, la vegetación y el paisaje entorno a Prádanos de Bureba, entre los pp.kk. 23 + 000 y 25 + 500 se proyectarán todos los muros y estructuras necesarios para evitar la construcción de terraplenes y desmontes de grandes dimensiones, que en ningún caso tendrán una altura superior a los 10 m.

1.3 Desde el p.k. 24 + 500 al 28 + 300 el trazado discurrirá, de acuerdo con la solución propuesta, al este de la vía actual para evitar la afección al río Oca y a su vegetación de ribera. En todo caso, los accesos a obra e instalaciones auxiliares en esta zona evitarán las mencionadas afecciones.

1.4 Desde la salida del túnel de Briviesca (p.k. 30 + 260) hasta el cruce con la N-I (p.k. 33 + 250) el trazado discurrirá lo más próximo posible a la N-I. Desde este punto hasta el p.k. 38 + 000, el trazado discurrirá lo más próximo posible a la línea actual del ferrocarril.

1.5 El viaducto a construir entre los pp.kk. 53 + 910 y 54 + 530 se diseñará con criterios estéticos, considerando la integración paisajística del mismo en el entorno en el cual se inserta, para lo cual se realizará un estudio paisajístico para determinar la altura del viaducto (teniendo en cuenta los condicionantes del trazado) y el diseño de los elementos constructivos: estribos, pilas, vanos, tablero, etc.

1.6 Con objeto de reducir el impacto por acumulación de estructuras, el viaducto sobre el río Zadorra, situado en el p.k. 72 + 620 se aproximará en la medida de lo posible a la traza de la autopista A-1. Se dispondrá, de acuerdo con el estudio complementario, un viaducto único sobre el río Zadorra y la carretera N-232.

1.7 La boca del túnel situado en el 77 + 920 procurará la mínima afección al monte de San Formerio.

1.8 En todo caso el trazado del ferrocarril en el entorno de Puebla de Arganzón (pp.kk. 80 + 000 - 81 + 500) respetará lo establecido al respecto en la declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Acondicionamiento de la N-I en el Condado de Treviño. Burgos», aprobada por resolución de 28 de febrero de 2001 (BOE 20/3/01), el trazado del ferrocarril discurrirá al este del trazado de la N-I aprobado en el estudio informativo antes indicado. Asimismo, con objeto de evitar impactos por concentración de estructuras y por ocupación de suelo, el trazado del ferrocarril discurrirá lo más próximo posible al nuevo trazado de la N-I.

1.9 El paso de la infraestructura por los arroyos de Espadanero y La Paul (pp.kk. 78 + 980 y 80 + 430 respectivamente) en el condado de Treviño se realizará a través de obras de drenaje, construidas con marcos, que se deberán adaptar como pasos de fauna de acuerdo con lo establecido al respecto en la condición 5.3. Se deberá tener en cuenta para el dimensionamiento de los pasos el proyecto de «Acondicionamiento de la N-I en el Condado de Treviño». En cualquier caso la anchura mínima será la necesaria para atravesar el cauce y la banda de vegetación arbustiva riparia. Los organismos competentes en materia de aguas y en materia de conservación de la naturaleza deberán aprobar el diseño y la ubicación de los pasos.

1.10 El paso de la infraestructura sobre el arroyo de la Fábrica (p.k. 81 + 630) se realizará a través de una estructura que salve el arroyo y la vegetación de ribera existente, situando los estribos a una distancia de al menos cinco metros del borde exterior de ésta. No se dispondrán pilas en el cauce.

1.11 La boca norte del túnel que atraviesa los montes de Vitoria, se diseñará de forma que tenga su frente de ataque fuera de los límites del Espacio de Interés Natural denominado por el catálogo de la Comunidad Autónoma del País Vasco como «Montes de Vitoria Occidentales», y de acuerdo con los resultados de la prospección arqueológica que establece la condición 9 de esta declaración, para minimizar la afección al yacimiento arqueológico denominado A68 en el estudio de impacto ambiental.

1.12 Para disminuir el impacto paisajístico, en las bocas de los túneles se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para establecer líneas de relieve continuas, similares a las actuales.

2. Protección de los Lugares de Importancia Comunitaria y las Zonas de Especial Protección para las Aves

Además de ejecutar las correspondientes medidas correctoras contempladas en el condicionado de la presente declaración, este apartado recoge las medidas para minimizar o compensar el impacto ambiental del proyecto sobre las diferentes zonas propuestas como lugar de importancia comunitaria (LIC) de acuerdo con la Directiva 92/43/CE y sobre las declaradas como zona de especial protección para las aves (ZEPA) de acuerdo con la Directiva 79/409/CE.

La alternativa seleccionada afecta a cinco LICs, en los cuales se tomarán las medidas referidas en los apartados 2.1 y 2.2.

2.1 Lugares de Importancia Comunitaria «Riberas de la subcuenca del río Oca» (ES4210073), «Río Zadorra» (ES2110033) y «Riberas del río Zadorra» (ES4120051).

Se trata de bosques de galería, generalmente bien conservados, aunque en ocasiones se encuentran fragmentados. En los ríos están presentes diversas especies de interés, principalmente: mustélidos como la nutria y el visón europeo; y peces como la bermejuela y la madrilla.

Las afecciones a dichos LICs se producen en los siguientes cauces: río Oca, p.k. 21 + 320 (LIC «Riberas de la subcuenca del río Oca»); río Zadorra, p.k. 72 + 620 (LIC «Río Zadorra») y arroyos de Espadanero, la Paul y la Fábrica en los pp.kk. 78 + 970, 80 + 430 y 81 + 630 respectivamente (LIC «Riberas del río Zadorra»).

Para minimizar la afección a la vegetación de ribera, su fauna y la calidad de las aguas, todas las actuaciones que se desarrollen durante la fase de obra se llevarán a cabo, siempre que sea posible, fuera de la superficie que definen los cauces de los ríos y arroyos que componen estos LICs más una banda de 25 m a ambos lados de los cauces.

De acuerdo con lo indicado al respecto por el Departamento de Agricultura y Medio Ambiente de la Diputación Foral de Álava en respuesta a la consulta realizada por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, como medida compensatoria por la corta arbórea o arbustiva imprescindible para la ejecución del puente sobre el río Zadorra, se revegetarán las áreas afectadas con especies propias de la ribera mediterránea. Se actuará en una banda de 100 m a cada lado de la infraestructura. Se estudiará la implantación de estas mismas medidas en los otros LICs afectados, en coordinación con el organismo competente de la Junta de Castilla y León.

Además, se realizarán, en coordinación con los organismos ambientales de medio ambiente, bien de Castilla y León o bien del Gobierno Vasco según corresponda, las medidas más convenientes para garantizar la conservación de las poblaciones de nutria (*Lutra lutra*) en las tres zonas LICs y de las poblaciones de visón europeo (*Mustela lutreola*) en los LICs «Río Zadorra» y «Riberas del río Zadorra» (con especial atención al Arroyo de la Fábrica), estrictamente protegidas por la Directiva 92/43/CE. Estas medidas se basarán en un estudio que recopile la información de los inventarios existentes (o realizar inventarios de manera específica, si fuera necesario) que cuantifiquen la presencia de estas especies en las zonas referidas. En este sentido ante la presencia estable de visón europeo en el río Zadorra y de acuerdo con lo indicado al respecto por el Departamento de Agricultura y Medio Ambiente de la Diputación Foral de Álava, se prospectará la zona, al menos dos meses antes de la fecha prevista del inicio de la obra, por si apareciera algún núcleo reproductor de esta especie en la zona, a fin de tomar las medidas preventivas necesarias.

Asimismo, se estudiarán las medidas correctoras oportunas y la necesidad de limitar el periodo de obra en las zonas próximas a los citados LIC para minimizar la afección a las poblaciones de trucha (*Salmo trutta*), bermejuela (*Rutilus arcasii*) y madrilla (*Chondrostoma toxostoma*).

2.2 Lugares de Importancia Comunitaria y Zonas de Especial Protección para las Aves «Montes Obarenes» (ES4120030) y «Montes de Miranda de Ebro y Ameyugo» (ES0000187).

Destaca por sus encinares, quejigares, pinares y sabinares en cañones y cantiles calizos, siendo transición entre zonas mediterráneas y atlánticas. También destaca su avifauna, siendo importantes las poblaciones de buitre leonado, alimoche, águila perdicera, águila real, halcón peregrino, así como otras especies protegidas, muchas de ellas rapaces.

La afección al LIC «Monte Obarenes» se produce en: a) el falso túnel previo al túnel que cruza los Montes Obarenes entre los pp.kk. 49 + 330 y 49 + 690; b) el falso túnel a la salida de dicho túnel entre los pp.kk. 53 + 430 y 53 + 680, y el viaducto proyectado a continuación hasta la N-I (p.k. 54 + 050) a partir de dónde el trazado entra en el LIC «Montes de Miranda de Ebro y Ameyugo».

La afección al LIC «Montes de Miranda de Ebro y Ameyugo» se inicia con el citado viaducto desde la N-I (p.k. 54 + 050) hasta el p.k. 54 + 800, atraviesa en túnel de 740 m (prolongado con dos falsos túneles en la cara oeste y este de 50 y 180m, respectivamente) el cerro situado al oeste de Ameyugo, para salir de la zona LIC en el p.k. 55 + 750 donde cruza nuevamente la N-I.

De acuerdo con lo indicado al respecto por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León en respuesta a la consulta realizada por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, además de las medidas indicadas en los demás puntos del condicionado y con objeto de minimizar las afecciones a la fauna se evitarán las voladuras o actividades ruidosas relacionadas con el tránsito de maquinaria, en las zonas antes descritas entre marzo y julio, periodo de cría de la mayoría de las especies de avifauna protegidas susceptibles de impacto. Asimismo, debido a los siniestros forestales ocurridos en estas zonas como consecuencia de las chispas desprendidas al paso de trenes, se deberán establecer medidas de control de la vegetación en una franja de 10 metros a cada lado de las vías durante la explotación de la línea. Este control no podrá realizarse bajo ninguna circunstancia mediante el uso de fitocidas.

3. Protección de la vegetación, de los suelos y los cultivos

Para proteger la vegetación, los suelos y los cultivos se establecerán, además de las indicadas en la condición 1, las siguientes medidas:

3.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo, la afección a la vegetación y a los cultivos. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada. Se prestará especial atención a los bosques en galería de los ríos Vena, Cerrata, Oca, Villarta, Oroncillo y Zadorra, y sus afluentes, principalmente el arroyo de La Fábrica. También se prestará especial atención a la vegetación natural, especialmente los encinares y quejigares del entorno de las bocas de los túneles prolongación del viaducto de las zonas LICs en Ameyugo, concretamente de los pp.kk. 53 + 430 a 53 + 680 y 54 + 800 a 54 + 850.

3.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a 1,5 m, para facilitar su aireación y evitar su compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo su siembra, riego y abonado periódico.

3.3 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera de los ríos y arroyos atravesados por la infraestructura, las pilas y los estribos de las obras de paso sobre éstos se situarán a una distancia mínima de 5 m de la vegetación de ribera, sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 4.2. No obstante, en los ríos Oca y Zadorra la distancia mínima será de 10 m. Durante la construcción de estas estructuras se producirá la mínima afección a la vegetación de ribera que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura.

3.4 Se minimizará la afección producida por los caminos de obra, aprovechando como accesos, en la medida de lo posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes. Quedará prohibida la apertura de caminos de obra nuevos entre los pp.kk. 53 + 430 y 54 + 850, que se salgan fuera de la ocupación estricta de la traza.

4. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas

Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante la fase de obras como en la de explotación, se establecerán, en coordinación con las Confederaciones Hidrográficas del Duero y del Ebro, las siguientes medidas:

4.1 El trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción evitará la rectificación y canalización de los cauces interceptados, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

4.2 El diseño de los viaductos sobre los cauces: río Vena (p.k. 3 + 020), río Cerrata (p.k. 20 + 690), río Oca (p.k. 21 + 320), río Oroncillo (en dos puntos: pp.kk. 47 + 500, 48 + 600 y 63 + 820), río Zadorra (p.k. 72 + 620) y arroyo de La Fábrica (p.k. 81 + 630) será tal que los estribos y las pilas queden fuera del cauce y separados al menos 5 m de éste, salvando la zona de servidumbre que establece el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y sin perjuicio de lo establecido en la condición 3.3.

4.3 El estudio de impacto ambiental describe la existencia, en el ámbito de la actuación, de las siguientes unidades hidrogeológicas: Quintanilla-Peñahoradada-Atapuerca y Burgos-Aranda, en la cuenca del Duero; Montes Obarenes-Sobrón, Treviño, Subijana-Nanclares, Sierra de Cantabria y Aluvial de Vitoria en la cuenca del Ebro. Por ello, se realizará un estudio hidrogeológico que incluya un análisis de la permeabilidad y de la vulnerabilidad de los acuíferos que permita identificar las afecciones y desarrollar las soluciones técnicas necesarias que garanticen su mantenimiento y continuidad. Se deberá analizar la posible afección a pozos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

4.4 El proyecto de construcción incluirá un estudio en el que se determinen las zonas con riesgo de inundación temporal. En estas zonas se deberá realizar, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Duero o del Ebro, según el caso, un análisis del posible efecto barrera de la nueva infraestructura, diseñando los drenajes transversales de la misma de forma que se evite el efecto presa de la misma.

4.5 Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos u otros sistemas análogos, como balsas de retención y decantación, con el fin de evitar el arrastre de tierras a los cauces, garantizándose

que no suponen la alteración de los valores ambientales a proteger, así como su posterior retirada una vez terminadas las obras.

Los tramos en los que se prevén arrastre de tierras junto a cauces, y por lo tanto, donde deberán instalarse los mencionados sistemas, son:

- a) Terraplén desde el p.k. 0 + 400 al 1 + 000, junto al río Vena.
- b) Terraplén desde el p.k. 2 + 500 al 2 + 900, junto al cruce con el río Vena, p.k. 3 + 020.
- c) Terraplenes entorno de los cruces con el río Cerrata pp.kk. 17 + 100 al 17 + 250, 17 + 800 al 18 + 200 y 20 + 180 al 21 + 000.
- d) Entorno del cruce con el río Oca del p.k. 21 + 000 al 21 + 500.
- e) Terraplén en el entorno del cruce con el río Oroncillo del p.k. 45 + 000 al 48 + 800.
- f) Terraplén en el entorno del arroyo Carraleo y otros del p.k. 61 + 850 hasta el 63 + 000.
- g) Terraplenes entorno al cruce con el río Oroncillo del p.k. 63 + 500 al 64 + 000.
- h) Cruce con los arroyos de Espadanero, La Paul y la Fábrica, afluentes del Zadorra, en los pp.kk. 78 + 970, 80 + 430 y 81 + 630, respectivamente.

4.6 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones de obra, parques de maquinaria, de la excavación de los túneles y de la excavación de estribos y pilas de los viaductos se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua, si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos, requiriendo la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica competente. Si el seguimiento analítico de los efluentes de las balsas de decantación y desbaste arroja valores próximos o superiores a los límites establecidos por la legislación vigente en materia de vertidos, se aplicarán otros tipos de tratamiento de depuración y filtrado de sólidos en suspensión. Para ello, el programa de vigilancia ambiental deberá incluir un plan de seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación, estableciendo puntos de control de calidad aguas arriba y aguas abajo de determinados tramos de obra.

4.7 En ningún caso los aceites, carburantes, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán cumpliendo la normativa aplicable.

4.8 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica que corresponda y deberán ser demolidos tras la finalización de las obras.

5. Protección de la fauna

Con el fin de proteger la fauna en el entorno de la línea y permitir su pervivencia y movilidad, se adoptarán las siguientes medidas, que deberán ser convenientemente diseñadas e incorporadas a todos los documentos del proyecto de construcción:

5.1 Para minimizar la afección sobre la fauna se realizará una mínima ocupación del suelo ejecutando las medidas de jalonamiento y ocupación descritas en la condición 3.1.

5.2 Además de lo establecido en la condición 1.9, con objeto de garantizar la permeabilidad de la fauna, el proyecto de construcción incorporará un estudio faunístico de detalle, elaborado en consulta con los órganos de medio ambiente de las Comunidades Autónomas de País Vasco y Castilla y León, que concluirá sobre la necesidad de establecer pasos específicos de fauna y su localización. En este sentido, debido a la existencia de otras infraestructuras (especialmente A-1 y N-1) se establecerán pasos de fauna que den continuidad a los pasos ya existentes, integrándose de manera que mejoren la permeabilidad de la zona en su conjunto y especialmente en los corredores de fauna detectados en el estudio de impacto ambiental.

5.3 Las obras de drenaje que se adecuen como pasos de fauna, de acuerdo con las conclusiones del estudio descrito en el apartado anterior y de acuerdo con las medidas correctoras del estudio de impacto ambiental, dispondrán de una pequeña pasarela lateral interna y unas dimensiones que permitan una buena visibilidad entre las bocas. En todos los pasos considerados se realizarán plantaciones densas en el entorno para facilitar su utilización.

5.4 De acuerdo con las conclusiones del estudio expuesto en el apartado 5.2, se establecerán las zonas con presencia de jabalí. En ellas se reforzará el vallado con separaciones entre postes de 3 m y se incrementará

la profundidad de enterramiento de la valla a 40 cm incluyendo barra de protección en ambos lados de la vía.

5.5 Debido al riesgo para anfibios, reptiles y pequeños mamíferos de quedar atrapados en cunetas, arquetas y otras obras de drenaje, éstas de diseñarán de forma que sea posible su escape, mediante rampas u otros dispositivos similares.

5.6 Con objeto de disminuir la afección a la fauna piscícola, además de lo indicado en la condición 4, las obras de construcción de los viaductos que impliquen movimientos de tierras o puedan afectar al lecho del río, se llevarán a cabo exclusivamente en aquellos meses en los cuales no se afecte significativamente a las especies piscícolas presentes en cada río.

5.7 Con objeto de minimizar la afección a las aves rapaces que habitan en las ZEPAs de «Montes Obarenes» y «Montes de Miranda de Ebro y Ameyugo», en los pp.kk. 49 + 330 al 49 + 700 y 53 + 430 al 54 + 850, se evitarán los trabajos nocturnos con excepción de los que se deriven del trabajo en el interior de los túneles. La iluminación en las bocas de los túneles será la menor posible para la adecuada realización de dichos trabajos, empleándose preferentemente lámparas de vapor de sodio.

5.8 Por lo que respecta a la ejecución de voladuras y obras ruidosas dentro de la zonas descritas en el punto anterior se atenderá a lo dispuesto en la condición 2.2.

5.9 A pesar de no evaluarse los tendidos eléctricos en la presente declaración, los tendidos eléctricos de alta tensión de 2.^a y 3.^a categoría, que pudieran ser necesarios para el abastecimiento de energía a la línea desde los tendidos de alta o desde las subestaciones eléctricas existentes, así como los tendidos propios de la línea, deben incorporar las medidas necesarias para reducir al mínimo la posibilidad de electrocución de la avifauna: cables trenzados o al menos aislados en las proximidades de los apoyos, así como diseño de los apoyos evitando que los puentes, seccionadores, fusibles, transformadores (si no están en casetas), derivaciones y finales de línea tengan los elementos de tensión por encima de las crucetas o semicrucetas. Además, las cadenas de aisladores deben estar en suspensión; no deben existir puentes flojos por encima de las crucetas y debe aislarse cualquier puente de unión entre elementos de tensión en las proximidades de los apoyos. En las citadas líneas se instalarán preferentemente soportes al tresbolillo o de bóveda, diseñándose siempre las crucetas y semicrucetas de forma que se dificulte el posado de las aves sobre los puntos de enganche de las cadenas de aisladores. Las medidas precitadas deberán aplicarse a las nuevas subestaciones si fuera necesaria su construcción. En el caso de cables poco visibles y en las líneas eléctricas de alta tensión de 1.^a y 2.^a categoría se instalarán dispositivos que faciliten su visualización para evitar la colisión con ellos de la avifauna, considerando la posibilidad de enterramiento en zonas de elevado valor ecológico y siniestralidad.

6. Protección atmosférica

Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las zonas habitadas próximas, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos entre los que se desarrolla la actuación, se procederá al riego periódico de la explanación de los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a préstamos y a vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

7. Protección acústica

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente los núcleos urbanos de Rubena, Prádanos de Bureba, Miranda de Ebro y la edificación dispersa situada entre los pp.kk. 27 + 500 y 29 + 100, entre los pp.kk. 53 + 680 y 54 + 900, entre los pp.kk. 86 + 000 y 88 + 500.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Zonas residenciales:

Leq (7h - 23h) menor que 65 dB (A).

Leq (23h - 7h) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (24h) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (7h - 23h) menor que 55 dB (A).

Leq (23h - 7h) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (24h) menor que 55 dB (A).

En ninguna de las zonas descritas, se superaran los 85 dB (A) Lmax, medidos en análogas condiciones a las expuestas para los valores de Leq.

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura y en el suelo urbano consolidado.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado o en el suelo urbanizable, la Dirección General de Ferrocarriles enviará una copia de este estudio a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, consistentes en una reordenación de la urbanización y edificación, en el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, en la prescripción de licencia de obra consistente en obligar al promotor al aislamiento acústico o de cualquier otro sistema que se considera más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

En caso de que el ruido de fondo inicial supere los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán incrementar hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado inicial acústico.

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

En caso de adoptarse medidas de protección contra el ruido, éstas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificando en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles previstos se aproximen a los objetivos de calidad.

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

8. *Mantenimiento de la permeabilidad*

Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se garantizará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Dado que el corredor afectado presenta un uso del suelo fundamentalmente agrícola, se considerará en las dimensiones de las estructuras que materialicen la permeabilidad las necesidades de paso de la maquinaria agrícola. Todo desvío, provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de las infraestructuras de riego y caminos rurales se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos, minimizando la longitud de los recorridos y la ocupación de suelo que conlleva dicha reposición.

9. *Protección del patrimonio cultural*

La zona por la que discurre el trazado del tramo ferroviario Burgos-Vitoria es un corredor natural entre la Meseta y el valle del Ebro y presenta una gran riqueza de yacimientos arqueológicos, por lo que se realizará, en coordinación con la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León y con el Departamento de Cultura de la Diputación Foral de Álava, una prospección arqueológica y paleontológica en la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de obra.

Estos trabajos se desarrollarán paralelamente a la redacción del proyecto de construcción y de sus conclusiones se derivarán posteriores ajustes de trazado y actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico y paleontológico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la Consejería y Departamento mencionados, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en caso de que apareciera algún yacimiento no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

En los citados trabajos y prospecciones y con objeto de evitar su afección se prestará especial atención a los yacimientos considerados como zonas de presunción arqueológica siguientes, según la denominación del estudio de impacto ambiental: B90, B64 y B47 (pp.kk. 28 + 100, 32 + 950 y 34 + 200 respectivamente) y, especialmente al yacimiento A68 (p.k. 84 + 900), afectado con impacto severo por un falso túnel, afección que se intentará evitar de acuerdo con lo indicado en la condición 1.11 de la presente declaración.

El proyecto de construcción contemplará la continuidad del Camino de Santiago interceptado en el p.k. 87 + 110, de acuerdo con lo indicado en el estudio complementario.

Asimismo se repondrán todas las vías pecuarias afectadas: Colada de Quintanilla San García p.k. 30 + 300, Colada de Canalices p.k. 30 + 730, Colada de la Calzada Real de Pancorbo a la Calzada Romana de Miraveche, p.k. 43 + 700, Cañada de Santo Domingo de la Calzada, p.k. 45 + 900, Colada de la Rupiedra, p.k. 48 + 700, Colada del Vivar, p.k. 49 + 000, Camino de Villanueva a Pancorbo, p.k. 49 + 400; Puente de Arce a la Venta de Ribavellosa, p.k. 68 + 770; Colada de Los Arrieros, p.k. 79 + 500, Colada de Carretreño, p.k. 80 + 250 y Colada de Los Corrales del Monte, p.k. 81 + 700. Dicha reposición, con base en la Ley 3/95 de Vías Pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de las Comunidades Autónomas afectadas, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquel, e incluyendo la señalización necesaria.

10. *Localización de vertederos, préstamos, canteras, caminos de obra e instalaciones auxiliares*

El proyecto de construcción incluirá en su documento planos, y por tanto con carácter contractual, las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida la ubicación de préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y nuevos caminos de obra. Entre las mencionadas zonas de exclusión se incluirán, al menos, las siguientes:

Lugares de importancia comunitaria y zonas de especial protección para las aves.

Banda de 100 metros a cada lado de los ríos y arroyos que forman parte de los LICs existentes en el ámbito de la actuación.

Cauces de los ríos y cursos de agua, así como su vegetación asociada.

Terrenos de alta permeabilidad que resulten a partir del estudio hidrogeológico referido en la condición 4.3.

Zonas de inundación temporal de acuerdo con la condición 4.4.

Áreas de interés arqueológico o histórico-cultural.

Montes públicos o de utilidad pública.

Áreas de alto interés paisajístico, ecológico, cultural o socioeconómico.

La alternativa finalmente seleccionada presenta un movimiento de tierras con un volumen de 12,692 millones de m³ (Mm³) de desmonte; 13,981 Mm³ de terraplén y 1,037 Mm³ de excavación en túneles por lo que, según el estudio complementario, sería necesario 0,799 Mm³ de material de préstamo. No obstante, existirán excesos y déficits puntuales, por lo que el proyecto de construcción incluirá un estudio de canteras y minas abandonadas existentes en el entorno de la actuación, considerando las inventariadas en el estudio de impacto ambiental y otras existentes en el triángulo comprendido entre Pancorbo, Foncea y Miranda de Ebro, para determinar las posibilidades de ser empleadas como zonas de vertedero, dando prioridad a canteras abandonadas de grandes dimensiones, de forma que puedan eliminarse los excedentes de tierras de las obras generando un impacto positivo por la restauración de zonas degradadas. También se estudiarán las zonas temporales de acopio y la posible comercialización del material excedente. Asimismo, en dicho estudio se analizarán, en coordinación con las empresas explotadoras, las futuras necesidades de tierras para la restauración de minas activas, estudiando la posibilidad de establecer vertederos próximos a éstas, de forma que, en un futuro, puedan emplearse en el relleno de estas zonas de extracción. También se con-

siderarán las posibles afecciones a la población o a espacios naturales por el tránsito de camiones.

El proyecto de construcción incluirá en su documento planos, y por lo tanto con carácter contractual, la localización y delimitación de las zonas de acopio temporal y las zonas de vertedero definitivo seleccionadas una vez analizada toda la información citada en el párrafo anterior. Estos planos tendrán una escala con detalle suficiente y señalarán los accesos previstos, teniendo en cuenta los diversos tramos en los que se dividirá la línea en estudio, las bocas de los túneles por dónde se extraerán la mayoría de los excedentes y los calendarios de ejecución previstos.

Asimismo, se incluirá un plan de obra, donde se detallarán las medidas protectoras necesarias, entre las que se contarán al menos las limitaciones horarias en la explotación y la ejecución de riegos para evitar la generación de polvo. Por último, estas zonas deberán contar con un proyecto de recuperación ambiental, según se expone en la condición 11, que deberá incluirse en los documentos contractuales del proyecto de construcción.

En cualquier caso, para delimitar las ubicaciones definitivas, si no se tratase de canteras u otras explotaciones mineras abandonadas o bien de alguna de las ubicaciones propuestas en el estudio de impacto ambiental, se procederá a una prospección arqueológica previa a la aprobación del proyecto de construcción, dado que existen yacimientos conocidos en el entorno de esta zona. Si finalmente fuese precisa una zona de préstamos, ésta se empleará también como zona de vertedero, rellenando y restaurando las zonas excavadas. En cualquier caso como zonas de préstamos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

11. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística*

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, embocaduras de los túneles, pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención a: las medidas protectoras, correctoras y compensatorias para la vegetación en las zonas LICs afectadas que se indican en la condición 2.1 y 2.2; los terraplenes con mayor riesgo de provocar contaminación en las aguas de cauces próximos que se relacionan en la condición 4.5; los estribos de los viaductos considerados en el apartado 4.2 y el acondicionamiento de las bocas de todos los túneles y falsos túneles que se ejecuten cumpliendo la condición 1.12 de la presente declaración.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo prioridades en función de implicaciones paisajísticas y la disponibilidad de tierra vegetal.

Las tareas de revegetación en los taludes con mayor riesgo de erosión o de alterar la calidad de las aguas de cauces próximos se efectuarán con la mayor rapidez posible una vez terminados dichos taludes con objeto de minimizar dichos riesgos. Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas, en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

En el proyecto se especificarán y presupuestarán las labores de mantenimiento necesarias para asegurar el éxito de las labores de revegetación.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 3, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrá que venir convenientemente especificada en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

12. *Seguimiento y vigilancia*

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

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello el programa detallará, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbrales críticos para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Dirección General de Ferrocarriles como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras y correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto. El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando que el proyecto de construcción cumple la presente declaración, especialmente en lo que se refiere a la realización de los siguientes estudios y la inclusión en el proyecto de sus conclusiones:

Estudios de las poblaciones de visión europeo (*Mustela lutreola*) y de nutria (*Lutra lutra*) en la que se estudie lo detallado en la condición 2.1. Estudio hidrogeológico cuyo alcance se indica en el apartado 4.3.

Estudio de mejora de la permeabilidad de la fauna, considerando los pasos existentes en A-1 y N-1.

Estudio acústico en las zonas indicadas en la condición 7.

Prospección arqueológica y paleontológica según la condición 9.

Estudio de minas y canteras para la gestión de préstamos y excedentes cumpliendo la condición 10.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de obras, presentado por la Dirección de Obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, que deberán detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, exigidas en las condiciones de la presente declaración.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en las condiciones de la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras previa a la puesta en servicio de la obra, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Informe sobre las poblaciones de visón europeo en las zonas LICs, a las que se refiere la condición 2.

Incidencias del ferrocarril sobre la fauna, en especial a lo referente a atropellos, estado y efectividad de los pasos de fauna y cerramiento, a los que se refiere la condición 5.

Efectividad de los dispositivos de aislamiento y señalización de la catenaria, a la que se refiere la condición 5.

Niveles sonoros generados por el ferrocarril y eficacia de las medidas correctoras aplicadas, a los que se refiere la condición 7.

Estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a las que se refiere en la condición 11.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

13. Documentación adicional

La Dirección General de Ferrocarriles remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Adecuación ambiental del proyecto, a la que se refiere la condición 1.

Medidas de protección y compensatorias de los Lugares de Importancia Comunitaria y las Zonas de Especial Protección para las Aves, a las que se refiere la condición 2.

Protección de la vegetación, de los suelos y los cultivos, a la que se refiere la condición 3.

Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas, a la que se refiere la condición 4.

Protección de la fauna referida en la condición 5.

Protección atmosférica, a la que se refiere la condición 6.

Estudio acústico y proyecto de medidas de protección acústica, a la que se refiere la condición 7.

Mantenimiento de la permeabilidad, a la que se refiere la condición 8, incluyendo la continuidad del Camino de Santiago, al que se refiere en la condición 9.

Memoria final de la prospección arqueológica y paleontológica, programa de seguimiento y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico ni inventariado ni descubierto en las prospecciones, a la que se refiere la condición 9.

Emplazamiento de instalaciones auxiliares y zonas de exclusión, a las que se refiere la condición 10.

Autorización, localización y explotación de vertederos y localización de canteras autorizadas para préstamos, a la que se refiere la condición 10.

Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a la que se refiere la condición 11.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a la que se refiere la condición 12.

14. Definición contractual y financiación de las medidas correctoras

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memo-

ria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental, introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa desarrollada en el estudio complementario, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de Castilla y León o del País Vasco según corresponda.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid a 24 de octubre de 2003.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto.

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente	—
Dirección General de Minas y de la Construcción (Madrid)	X
Confederación Hidrográfica del Duero	X
Confederación Hidrográfica del Ebro	X
Delegación del Gobierno en Castilla y León	—
Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental (Burgos)	X
Dirección Provincial del Ministerio de Industria en Burgos	X
Presidencia de la Junta de Castilla y León	—
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León	X
Consejería de Educación y Cultura de Castilla y León	X
Gobierno Civil de Burgos	—
Diputación Provincial de Burgos	—
Delegación del Gobierno en el País Vasco	—
Dirección Provincial del Ministerio de Obras Públicas y Medio Ambiente en Álava	—
Presidencia del Gobierno Vasco	—
Departamento de Cultura del País Vasco	—
Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco	X
Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco	X
Responsable del Centro Patrimonio Cultural Vasco (Guipúzcoa)	—
Delegación del Gobierno en La Rioja	X
Presidencia del Consejo del Gobierno de La Rioja	—
Consejería de Cultura, Deportes y Juventud de La Rioja	—
Consejería de Agricultura y Alimentación de La Rioja	—
Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Desarrollo Autonómico, Administraciones Públicas y Medio Ambiente del Gobierno de La Rioja	X
Diputación General de La Rioja	—
Instituto Tecnológico y Geominero de España (ITGME)	X
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid)	X
Federación Nacional de Comunidades de Regantes de España (Madrid)	—
Unidad Técnica de Medio Ambiente. Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León (Valladolid)	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Cátedra de Paleontología (Vizcaya)	-
Asociación Española para la Defensa de la Naturaleza (AEDENAT) (Madrid)	-
Asociación para la Defensa de la Naturaleza (ADENA) (Madrid)	-
C.O.D.A (Madrid)	-
Consejo Ibérico para la Defensa de la Naturaleza (Madrid)	-
Amigos de la Tierra (Madrid)	X
Sociedad Española de Ornitología (S.E.O.) (Madrid)	X
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero (Madrid)	X
Sociedad para la Conservación de Vertebrados (SCV) (Madrid)	X
Asociación para la Recuperación de la Comarca Ebro (ARCE) (Burgos)	X
Colectivo Ecologista de Burgos	-
Grupo de Estudios para la Defensa de los Ecosistemas (Burgos)	-
Unión de Conservacionistas de Burgos - Grupo Naturalista C.I.E.	X
Grupo Ecológico Alavés	-
Asociación Ecologista de La Rioja (Logroño)	-
Asociación Naturalista de La Rioja (ANARI) (Haro)	-
Asociación Naturalista de La Rioja (ERA)	-
Ayuntamiento de Alcocero de Mola (Burgos)	-
Ayuntamiento de Altable (Burgos)	-
Ayuntamiento de Ameyugo (Burgos)	X
Ayuntamiento de Atapuerca (Burgos)	-
Ayuntamiento de Barrios de Colina (Burgos)	-
Ayuntamiento de Berzosa de Bureba (Burgos)	-
Ayuntamiento de Briviesca (Burgos)	-
Ayuntamiento de Buggedo (Burgos)	X
Ayuntamiento de Burgos	-
Ayuntamiento de Castil de Peones (Burgos)	X
Ayuntamiento de Cellorigo (Burgos)	-
Ayuntamiento de Condado de Treviño (Burgos)	-
Ayuntamiento de Cubo de Bureba (Burgos)	-
Ayuntamiento de Encio (Burgos)	X
Ayuntamiento de Fonceca (Burgos)	-
Ayuntamiento de Fresno de Rodilla (Burgos)	-
Ayuntamiento de Fuentebureba (Burgos)	-
Ayuntamiento de Guisaleña (Burgos)	-
Ayuntamiento de La Puebla de Arganzón (Burgos)	-
Ayuntamiento de Lantarón (Burgos)	-
Ayuntamiento de Miranda de Ebro (Burgos)	X
Ayuntamiento de Monasterio de Rodilla (Burgos)	-
Ayuntamiento de Pancorbo (Burgos)	-
Ayuntamiento de Prádanos de Bureba (Burgos)	-
Ayuntamiento de Quintanapalla (Burgos)	-
Ayuntamiento de Quintanavides (Burgos)	X
Ayuntamiento de Quintanilla San García (Burgos)	X
Ayuntamiento de Ribarredonda (Burgos)	-
Ayuntamiento de Ribera Baja (Burgos)	-
Ayuntamiento de Rubena (Burgos)	-
Ayuntamiento de Santa María del Invierno (Burgos)	-
Ayuntamiento de Santa María Ribarredonda (Burgos)	-
Ayuntamiento de Santa Olalla de Bureba (Burgos)	X
Ayuntamiento de Vallarta de Bureba (Burgos)	-
Ayuntamiento de Valluercaes (Burgos)	-
Ayuntamiento de Villaescusa La Sombría (Burgos)	-
Ayuntamiento de Villanueva de Teba (Burgos)	-
Ayuntamiento de Zuñeda (Burgos)	-
Ayuntamiento de Armiñón (Álava)	-
Ayuntamiento de Berantevilla (Álava)	-
Ayuntamiento de Iruña de Oca (Álava)	-
Ayuntamiento de Ribera Alta (Álava)	-
Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz	X

El resumen del contenido medioambiental significativo de las contestaciones a las consultas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Duero indica que han de proyectarse estructuras capaces de desaguar avenidas sin producir sobreelevaciones y evitar ocupaciones que disminuyan secciones hidráulicas.

La Confederación Hidrográfica del Ebro advierte que los movimientos de tierra conllevan afecciones paisajísticas y alteraciones geomorfológicas

en un entorno ribereño sensible con impactos mediambientales difíciles de pronosticar. Según dicho organismo el corredor A (el existente en la actualidad) es el que menores afecciones causaría al dominio público hidráulico por ser el que minimiza las intersecciones con la red fluvial, manteniendo en gran medida los cruces por los puentes existentes con secciones de desagüe para amplios periodos de recurrencia.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental (Burgos) indica que diversos tramos de los tres corredores planteados pueden afectar, debido a su proximidad, al futuro desdoblamiento de la carretera N-I y a determinadas variantes de población, con estudios informativos aprobados y previstos como es el caso de Santa María Ribaredonda en la comarca de La Bureba.

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial de la Junta de Castilla y León indica que las alternativas A y C afectan al Parque Natural «Montes Obarenes» con Plan de Ordenación de los Recursos Naturales iniciado en 1992. El corredor A presenta menor impacto que el C, ya que el A tiene las bocas de los túneles próximas al límite del parque, mientras que el C necesita de nuevos túneles en todo el trazado por dicho espacio. Por el contrario el corredor B no atraviesa ningún espacio protegido.

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial de la Junta de Castilla y León, a través de su Servicio Territorial en Burgos indica, respecto al estudio de impacto ambiental, que deberán tenerse muy en cuenta las alteraciones a flora, fauna y paisaje en el paso de Pancorbo, por ser una zona de las denominadas «Áreas de Sensibilidad Ecológica». También advierte que habrá que tener especial cuidado en el estudio de las afecciones a los diversos cauces que atravesase, especialmente el río Ebro. Además, no será admisible un catálogo de especies sino un estudio a fondo con verdaderas alternativas en el paso de Pancorbo, incluido en el mencionado espacio protegido, que está calificado como Área de Sensibilidad Ecológica.

La Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León, a través de la Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural del Servicio Territorial de Burgos indica la necesidad de una prospección arqueológica de tipo intensivo ya que la línea Madrid-Hendaya corresponde al corredor natural de comunicación entre la Meseta y el valle del Ebro y existen gran número de yacimientos arqueológicos, vía romana y bienes de interés cultural (B.I.C.) que pudieran verse afectados.

El Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco remite acuerdo de la Comisión de Gobierno del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz en relación con el proyecto.

El Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco indica que se debe tener en cuenta que se va a firmar un convenio entre el Ministerio de Fomento y la Diputación Foral de Álava para la redacción de la variante de La Puebla de Arganzón y un nuevo trazado de la N-I a su paso por el Condado de Treviño por lo que es necesario un análisis conjunto de ambas actuaciones para una mejor consideración medioambiental de las alternativas planteadas. Igualmente el desarrollo del proyecto en Vitoria ha de estar relacionado con el esquema final de la llamada «Y vasca» en ancho internacional UIC.

La Delegación del Gobierno en La Rioja indica en su informe que es el corredor B (variantes B1 y B3) el que afecta a dicha Comunidad y a la ZEPA «Obarenes-Sierra de Cantabria» incluida en la red «Natura 2000» y a la zona de Montes Obarenes y Sierra de Toloño en las que se encuentra en fase de redacción el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales. Asimismo, recomienda los oportunos contactos entre el Ministerio de Medio Ambiente y el promotor con la Dirección General del Medio Natural del Gobierno de La Rioja.

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Desarrollo Autonómico, Administraciones Públicas y Medio Ambiente del Gobierno de la Rioja informa que los espacios protegidos afectados en su territorio son la ZEPA «Obarenes-Sierra de Cantabria» y el Espacio Natural del Plan Especial de Protección del Medio Ambiente Natural de La Rioja «Sierra de Interés Singular Montes Obarenes-Sierra de Toloño (SS-1)». Advierte que se encuentra en fase de redacción el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de Montes Obarenes y Sierra de Toloño. En su informe destaca el valor de su flora, fauna y paisaje. También indica que, en un primer análisis de las alternativas, son los corredores A y C los que no afectan al territorio de La Rioja y parecen menos agresivos desde el punto de vista medioambiental, principalmente en el desfiladero de Pancorbo y su entorno.

El Instituto Tecnológico Geominero de España (ITGE) señala que, en general, aquellas alternativas que discurran paralelas a la autopista A-1 o a la actual línea de ferrocarril serían las menos impactantes por discurrir por zonas degradadas o con un alto grado de antropización.

La asociación ecologista Amigos de la Tierra opina que la opción que menos alteraciones causa al medio es el acondicionamiento del antiguo

trazado y aquellas que discurren cercanas y paralelas al resto de infraestructuras ya que produce menor fragmentación del medio natural y minimiza el grado de antropización de la zona. También apunta que sería conveniente evitar el paso por los Montes Obarenes (corredor B) y la Sierra de Pancorbo.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO) señala que el proyecto afectará directamente a la zona catalogada por SEO/Birdlife como Área de Importancia Internacional para las Aves n.º 035, «Montes Obarenes» que incluye a su vez la ZEPA/CEE n.º 62 «Obarenes-Sierra de Cantabria. Las especies de importancia ornitológica de la zona son alimoche (*Neophron percnopterus*), buitre leonado (*Gyps fulvus*), águila real (*Aquila chrysaetos*), águila-azor perdicera (*Hieraeetus fasciatus*), halcón peregrino (*Falco peregrinus*), búho real (*Bubo bubo*) y chova piquirroja (*Phyrrocorax phyrrocorax*). Todas ellas están en el anexo 1 de la Directiva 79/409/CEE e incluidas en el Libro Rojo de los Vertebrados de España. Según su informe la única alternativa aceptable es el corredor A (que es el que más se ajusta al trazado de la actual línea férrea, de la A1 y de la N-I) ya que el resto de alternativas resultan inadecuadas a su paso por los Montes Obarenes.

La Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero sugiere el respeto a las lagunas existentes, la posible influencia sobre los yacimientos de Atapuerca y la consideración de posibles impactos sobre elementos con valor geomorfológico en la zona de Pancorbo.

La Sociedad de Conservación de Vertebrados recomienda la cuantificación de la mortalidad de los vertebrados, haciendo especial hincapié en la lechuza común, y la consulta de determinada bibliografía especializada. Igualmente recomienda el corredor A y su variante A2 y el corredor C en la zona de Quintanapalla. Asimismo, recomienda especial cuidado en fase de construcción con los periodos reproductivos de rapaces en la zona de Pancorbo.

La Asociación para la Recuperación de la Comarca Ebro (ARCE) (Burgos) concluye que el corredor A es el que menos daña al medio ambiente y que los corredores B y C afectarían a espacios protegidos y a varias especies de avifauna. También señala los problemas y la conflictividad social que crearía optar por los corredores B y C en el caso de que la vía férrea no transcurriera por Miranda de Ebro.

La Unión de Conservacionistas de Burgos-Grupo Naturalista C.I.E considera al corredor A, en su trazado principal, como la alternativa que genera menor impacto ambiental, tanto desde el punto de vista paisajístico como sobre la fauna y flora silvestres, al poseer un trazado semejante a la actual red de comunicaciones, minimizando el fraccionamiento del hábitat, el impacto visual y la antropización del medio. Desestima todas las variantes del corredor A desde la localidad de Pancorbo hasta Miranda de Ebro, por sus afecciones a especies de fauna singularmente amenazadas y a un espacio poco alterado, con elementos bióticos bien representados y en un buen estado de conservación. Asimismo, desestima el trazado principal y todas las variantes del corredor B, por la coexistencia de impactos muy severos, permanentes e irreversibles sobre fauna singularmente amenazada en Castilla y León, y el fraccionamiento de un hábitat poco antropizado que contiene interesantes comunidades biológicas. Por último, estima parcialmente el corredor C, salvo en el tramo que secciona el Espacio Natural «Montes Obarenes», a su paso por el término municipal de Pancorbo.

El Ayuntamiento de Ameyugo (Burgos) propone el corredor B sin variantes como la opción más aceptable para salvaguardar la conservación del medio ambiente de este municipio, disminuyendo el impacto ecológico y paisajístico en el desfiladero de Pancorbo, el valle del Oroncillo y la afección a sus zonas de cultivo.

El Ayuntamiento de Bugedo y Vecinos del Municipio de Bugedo (Burgos) proponen el corredor B sin variantes como la opción más aceptable para salvaguardar la conservación del medio ambiente de este municipio, disminuyendo el impacto ecológico y paisajístico en el desfiladero de Pancorbo, el valle del Oroncillo y la afección a sus zonas de cultivo en los márgenes de los ríos Oroncillo y Matapán.

Los Ayuntamientos de Castil de Peones y Quintanavides (Burgos) opinan que el corredor B es el que más beneficia a dichos municipios.

El Ayuntamiento de Miranda de Ebro (Burgos) sugiere que, en todo caso, la vía férrea deberá pasar por dicha población, evitando la marginación de un punto ferroviario estratégico. No obstante propone el corredor B en el desfiladero de Pancorbo y el corredor C y la variante C1 en la zona norte de Ameyugo.

El Ayuntamiento de Santa Olalla de Bureba (Burgos) manifiesta sus preferencias por la alternativa B-1 por ser la que más se aleja del municipio y no perjudica a la actual estación de RENFE.

El Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz opina que el proyecto apenas incide directamente en el término municipal. No obstante, el paso de la línea férrea a través de la ciudad supone consolidar y agravar el impacto de la línea existente y contradice las Directrices de Ordenación Territorial

de la Comunidad Autónoma de Euskadi, por lo que se propone su paso por el oeste de la ciudad, dejando abierta la posibilidad de soterramiento de la línea actual. Además se propone que el estudio de impacto ambiental recoja la incidencia del efecto barrera y que contemple diferentes alternativas para evitar el paso por el centro de la ciudad.

También se reciben escritos de diversas asociaciones no consultadas:

La Junta Vecinal de Revillagodos (Burgos) opina que cualquiera de los tres corredores afectaría muy negativamente su entorno debido a que aumentaría los altos niveles de ruido existentes y disminuiría el terreno de vega; manifiesta que la mejor alternativa sería la variante B-1.

La Comunidad de Regantes de los «Ríos Oroncillo y Matapán» y los Vecinos del municipio de Bugedo manifiestan la misma postura respecto del proyecto que el Ayuntamiento de Bugedo.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

Objetivos del estudio

El objeto del estudio es acondicionar el tramo de ferrocarril Burgos-Vitoria perteneciente a la línea Madrid-Hendaya, para posibilitar la circulación de trenes a una velocidad de 220 km/h, de acuerdo con el Programa de Actuaciones Estructurantes del Plan Director de Infraestructuras 1993-2007.

Fases del Estudio Informativo

El estudio informativo se ha desarrollado en tres fases que se corresponden con un aumento en el detalle de la escala utilizada. En la fase I se definen a escala 1:50.000 tres corredores: corredor A (o eje 1), que es el que más se ajusta a la línea actual del ferrocarril y los corredores B (eje 2) y C (eje 3), al sur y al norte del anterior respectivamente, considerándose un total de catorce variantes incluyendo variantes locales y uniones entre corredores, planteándose un total de 14 soluciones. En la fase II se definieron a escala 1:20.000 tres ejes básicos y siete variantes, resultando de sus posibles combinaciones 46 alternativas, que tras su proceso de comparación se redujeron a 6. En la fase III, a escala 1:5.000, y siguiendo los ejes establecidos como soluciones en la fase II, resultaron dieciocho alternativas como combinación de veinte tramos, variantes y subvariantes.

Descripción de las alternativas

El origen del proyecto es la estación de Villafría, en la salida del actual casco urbano de Burgos. El trazado en la parte inicial del estudio es un tramo en común y próximo a la línea de ferrocarril existente, salvando el río Vena con un viaducto de 201 m.

A partir de Quintanapalla se abandona el trazado actual, existiendo dos grupos de alternativas para salvar el Puerto de la Brújula: al norte, los tramos 3b, 1c-1 y variante o subvariante 1-6 (alternativas 1 a 12); y al sur los tramos 1b-1 y variante 1-5 (alternativas 13 a 18). Ambas proponen sendos túneles de 5.700 y 6.800 m respectivamente, los cuales se prolongan con falsos túneles en las embocaduras. La variante 1-6 (alternativas 1 a 6) cruza el río Oca y pasa bajo la N-I y bajo la conexión de ésta con Prádanos de Bureba. La subvariante 1-6 (alternativas 7 a 12) posee un trazado en planta común con la variante 1-6, diferenciándose en que ésta es una alternativa en falso túnel y la segunda en desmonte.

Desde el sur de Briviesca hasta el norte de Quintanillabón, existe un tramo común (1c-3) a todas las alternativas transcurriendo al este y paralelo al río Oca y muy próximo al trazado actual del ferrocarril que incluye terraplenes y desmontes considerables y un túnel de 1.050 m.

Posteriormente, el trazado se separa del río Oca, existiendo dos grupos de alternativas de paso por los Montes Obarenes: uno más al norte y más cercano a los Montes Obarenes, siguiendo el tramo 1d/3d y la variante 1-7; y otro más al sur, siguiendo la variante 1-1, el tramo 1f-1g-1h y la variante 3-1. Las diferencias entre ambas opciones radican en la longitud de los túneles para el paso de los Montes Obarenes. La opción norte (alternativas 1, 2, 7, 8, 13 y 14) presenta uno principal de 10.950 m y otro menor de 480 m y 2.410 m de falsos túneles entre éstos. La opción sur (alternativas 3 a 6; 9 a 12 y 15 a 18) presenta un túnel principal de 3.850 m, tres menores de 350, 850 y 120 m y otros cinco falsos túneles, de entre 65 y 195 m de longitud, acompañando a los túneles. Además, presenta un viaducto de 705 m entre el desfiladero de Pancorbo y Ameyugo.

En el paso del río Ebro y de Miranda de Ebro se distinguen nuevamente dos grupos de alternativas. Al norte de la línea actual del ferrocarril (alternativas 3, 4, 9, 10, 15 y 16), tramo 3f-3g y variante 3-3, se contemplan

tres nuevos viaductos: el primero de 340 m sobre el río Ebro, el segundo de 420 m sobre el río Bayas y por último otro de 580 m sobre el río Zadorra; y cuatro túneles: uno de 1.803 m, seguido de otro artificial de 730 m y otro de 2.230 m seguido de otro artificial de 50 m. Al sur se utiliza el trazado actual del ferrocarril (tramo Ij) y, por tanto, atraviesan Miranda de Ebro.

Una vez cruzado el río Zadorra se proyecta un tramo común para todas las alternativas (tramo 2m-2n-2p) que cruza los Montes de Vitoria con un túnel de 2.300 m y continúa hasta Subijana de Álava. A partir de ahí existen dos alternativas: la variante 2-8 y la variante 2-7 que entra en el casco urbano de Vitoria. La primera es aproximadamente 8 km más corta que la anterior, que responde a diferentes opciones de enlaces con otros proyectos en estudio. Ambas contemplan un viaducto de 300 m que cruza la N-I. La segunda mitad de la variante 2-7 se ajusta al actual trazado de la línea de ferrocarril, mientras que la 2-8 se junta a la actual pasado Margarita, ya en las afueras de Vitoria-Gasteiz.

Análisis multicriterio

El Estudio Informativo incluye un análisis multicriterio en el que se establecen diferencias significativas entre alternativas en los siguientes criterios objetivos: movimientos de tierra y condicionantes geológicos-geotécnicos; impactos medioambientales; problemas hidrológicos; longitud de túneles y viaductos; reposiciones; presupuesto y valoración económica; y por último, compatibilidad con el punto final del proyecto.

Del análisis multicriterio se deduce que las mejores alternativas son, en este orden, las 12, 18, 17, 11 y 6, mientras que las peores fueron las 3, 1, 9, 4 y 15. Entre el grupo de alternativas óptimas, según dicho análisis, destacan la 12 y la 18, cuya diferencia principal estriba en la longitud del túnel para salvar el Puerto de la Brújula, más largo en la 18 que en la 12. Ambas se caracterizan por la afección al LIC Montes Obarenes, el área de mayor valor ecológico del ámbito de estudio, un balance de tierras compensado (especialmente en la alternativa 12) y un menor coste económico.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El Estudio comienza con un capítulo introductorio seguido de la descripción del proyecto que incluye una descripción general de las alternativas en las tres fases del proyecto y las acciones causantes de impacto. A continuación figura la descripción del medio (inventario ambiental) atendiendo a los siguientes aspectos: climatología, geología y geomorfología, hidrología, edafología, vegetación, fauna, paisaje, espacios protegidos, socioeconomía, planeamiento y patrimonio cultural.

Los trazados propuestos discurren por las Comunidades Autónomas de Castilla y León, País Vasco y La Rioja. El ámbito de estudio se inicia en las inmediaciones de la localidad de Burgos, atraviesa las estribaciones de los Montes de Oca y deja al norte el Puerto de la Brújula, divisoria entre aguas del Duero y del Ebro. Posteriormente transcurre por la comarca de La Bureba para tomar el desfiladero de Pancorbo en los Montes Obarenes, como prolongación final de la Cordillera Cantábrica. Una vez salvados los Montes Obarenes aparece la Depresión de Miranda-Treviño donde se cruza el río Ebro para finalmente ascender por el valle del río Zadorra hacia la Sierra de Tuyo y llegar a la Llanada Alavesa hasta adentrarse en el casco urbano de Vitoria.

La vegetación potencial se corresponde mayoritariamente con quejigares meso y supramediterráneos. No obstante, el uso del territorio es mayoritariamente el cultivo intensivo de secano de trigo y cebada. Alternando con estos cultivos encontramos zonas de vegetación natural, principalmente etapas seriales de pastizal y matorral procedentes del abandono de las zonas agrícolas, con abundantes situaciones mixtas y más esporádicamente bosquetes de melojar, quejigar, pinar silvestre y encinar.

Las tierras de mayor valor agrícola se concentran en los cauces y primeras terrazas no sujetas a inundaciones como las vegas del Vena, Cerrata, Oca, Oroncillo, Ebro, Zadorra y Bayas.

El biotopo de mayor interés faunístico es el área de los Montes Obarenes (Sierra de Pancorbo y Peña Gobera) y algunos tramos fluviales. Destaca la presencia de aves rapaces protegidas como águila real, águila culebrera, águila perdicera, halcón común, azor, alimoche, buitres leonados y búho real, y mamíferos protegidos como lobo, corzo, jineta, gato montés, tejón

y lirón careto. Los tramos fluviales y bosques en galería mejor conservados están en los ríos Oca, Bayas y Zadorra.

Los espacios protegidos por figuras legales de protección del ámbito de estudio están localizados en los Montes Obarenes y en los Montes de Vitoria, coincidiendo con las zonas de mayor fragilidad y vulnerabilidad paisajística.

En Monte Obarenes coinciden diferentes espacios protegidos: a) «Obarenes - Sierra de Cantabria» de la red CORINE; b) ZEPA, según la Directiva 79/409/CEE; c) Monte Obarenes - Sierra de Toloño (SS-1), según el catálogo de Espacios Naturales del Plan Especial de Protección del Medio Ambiente Natural de La Rioja; d) Montes Obarenes, espacio natural protegido según el Plan de Espacios Naturales de Castilla y León. Por otro lado, los Montes de Vitoria están catalogados como Área de Interés Botánico y Espacio de Interés Natural según el Catálogo de la Comunidad Autónoma del País Vasco como «Montes de Vitoria Occidentales».

Se realiza un análisis y valoración cuantitativa de los impactos para cada alternativa, tanto en fase de construcción como en fase de explotación.

Los impactos más importantes a la geomorfología se producen en los movimientos de tierra especialmente en el paso de los Montes Obarenes y los Montes de Vitoria, así como la longitud y altura de los taludes de terraplén y desmonte.

Igualmente, son muy significativos los impactos a la hidrología, especialmente los causados por la intercepción de determinados cursos de diferente importancia y por la presencia de acuíferos detríticos y carbonatados, especialmente entre el punto de origen y la zona de los Montes Obarenes.

También son importantes y generalizadas, a lo largo de toda la traza y para todas las alternativas, las afecciones a la fertilidad del suelo, especialmente en las zonas de los valles del Vena, Cerrata, Oca, Oroncillo, Ebro, Zadorra y Bayas.

Las afecciones al paisaje y a los espacios protegidos se producen principalmente en la zona de los Montes Obarenes y en los Montes de Vitoria.

El ruido es un problema ambiental que afecta a edificaciones aisladas a lo largo de, prácticamente, todo el trazado, tomando especial relevancia en las poblaciones de Miranda de Ebro y Vitoria y en poblaciones pequeñas como Castil de Peones, Revillagodos, Quintanavides o Ameyugo.

El grupo de las cuatro mejores alternativas, que destaca sensiblemente sobre el resto según el estudio de impacto ambiental, son, por este orden, las 17, 5, 13 y 1. La 17 y la 5 representan el paso por los Montes Obarenes mediante el túnel corto, diferenciándose en el paso de la Brújula con túnel largo y corto respectivamente. Por otro lado, las alternativas 13 y 1 representan el paso por Montes Obarenes mediante el túnel largo. La diferencia entre ellas (17 y 5 frente a 13 y 1) es sólo 16 unidades sobre 2763 (valor de impacto de la 17).

En la valoración de los impactos ambientales producidos por los dos grandes grupos de alternativas, túnel largo-túnel corto en los Montes Obarenes, no existen diferencias importantes, como demuestra el que en las alternativas mejores ambientalmente se encuentran todas las combinaciones posibles. El estudio concluye que las diferencias en las afecciones a las zonas actualmente consideradas como espacio protegido en los Montes Obarenes (concretamente en su zona oriental) se compensan con los impactos producidos en la parte de la comarca de La Bureba limítrofe por el oeste con el espacio protegido.

Parece claro, sin embargo, que la variante 1-6 presenta ventajas sobre la subvariante 1-6 y que el eje 3 en el paso de los Montes de Vitoria es peor ambientalmente que el eje 2. Por último, las variantes 2-7 o 2-8 tampoco parecen presentar diferencias de impactos significativas, dependiendo la elección de una u otra opción de las necesidades de enlace con otras infraestructuras.

El estudio concluye con una propuesta de medidas protectoras, correctoras y compensatorias, el programa de vigilancia ambiental y el documento de síntesis.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el período de información pública han sido presentadas un total de dos mil doscientas cuarenta y cuatro alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Confederación Hidrográfica del Ebro indica que se redactará un estudio sobre la evaluación de los efectos que pudieran producirse sobre el medio ambiente, la salubridad y los recursos pesqueros, así como las soluciones que, en su caso, se prevean según el artículo 52.1 del vigente Reglamento del Dominio Público Hidráulico. Recomienda que la alineación de los puentes sea lo más perpendicular posible al sentido de la corriente y en zonas estables desde el punto de vista geomorfológico. Habrá que

cuidar la ubicación y diseño de las pilas o apoyos de los puentes, tendiendo a que estén orientadas en la dirección de la corriente y a que la sección de desagüe ocluida sea mínima. Se justificará la no afección de las obras proyectadas (en especial los pasos sobre el dominio público hidráulico), a la vía de intenso desagüe.

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento presenta la planificación de inversiones de los Presupuestos de 2000 y la localización de las actuaciones en el área afectada por el estudio informativo, entre las que destacan: a) las alternativas de mejora de la N-I entre Burgos y Miranda de Ebro; b) acondicionamiento de la N-I en el Condado de Treviño; c) variante de Miranda de Ebro; d) variante de las N-I y N-623 en Burgos; y e) conexión de la autovía del Cantábrico con el valle del Ebro y Mediterráneo. Por ello insta a una oportuna coordinación a través de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria o en Castilla y León Oriental según corresponda en cada actuación.

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial de la Junta del Castilla y León emite un informe en el que se analiza la alternativa propuesta por el estudio informativo en el que se aclara que los espacios Montes Obarenes y Montes de Miranda y Ameyugo tienen actualmente un grado de protección mayor (ZEPA y propuesta de LIC) que en el momento de redactar el proyecto (Espacio Natural con PORN). El trazado, tanto del tramo 1f-1g-1h como de la variante 1-7, discurre mayormente dentro de la zona considerada de uso limitado (donde se tolera un uso moderado, sin instalaciones permanentes) y por una pequeña zona de uso compatible (moderado uso público para mejora de la calidad de vida de los habitantes de la zona) por el Plan de Ordenación de Recursos Naturales del Espacio Natural Montes Obarenes. Esta Consejería califica esta zona como de sensibilidad extrema y recomienda medidas correctoras especialmente en la gestión de los residuos y en la protección de la fauna especialmente en periodos reproductivos así como respecto a voladuras, a tendidos eléctricos y a la permeabilidad de la fauna.

El Servicio Territorial en Burgos de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial de la Junta del Castilla y León determinará la posible afección a montes de utilidad pública, aunque en cualquier caso sólo afectaría a una pequeña parte. Se corrobora la afección de las vías pecuarias incluidas en los planos del estudio de impacto ambiental y la obligación de mantener su continuidad.

La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León reitera la ejecución del acondicionamiento y sugiere que en fases posteriores se estudie la posibilidad de fijar parámetros de trazado que permitan mayores velocidades en consonancia con actuaciones similares. Asimismo, enuncia tres requisitos que ha de cumplir: servicio directo a Miranda de Ebro, viabilidad medioambiental en los Montes Obarenes y permeabilidad respecto a poblaciones y viales.

El Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco indica que se debe tener en cuenta que se va a firmar un convenio entre el Ministerio de Fomento y la Diputación Foral de Álava para la redacción de la variante de La Puebla de Arganzón y un nuevo trazado de la N-I a su paso por el Condado de Treviño por lo que es necesario un análisis conjunto de ambas actuaciones para una mejor consideración medioambiental de las alternativas planteadas. Igualmente, el desarrollo del proyecto en Vitoria ha de estar relacionado con el esquema final de la llamada «Y vasca» en ancho internacional UIC.

El Ayuntamiento de Rubena (Burgos) expone que el trazado propuesto en el estudio informativo condiciona negativamente el desarrollo urbanístico de la localidad en su vertiente residencial e industrial y que podría producirse una grave contaminación acústica en su casco urbano.

El Ayuntamiento de Quintanavides (Burgos) alega que el trazado del corredor B es el menos perjudicial.

El Ayuntamiento de Castil de Peones (Burgos) expone su oposición a todos los trazados excepto al eje 2 debido a las afecciones producidas por el efecto barrera, la ocupación de suelo agrícola e industrial y por el aumento de la contaminación acústica.

El Ayuntamiento de Buggedo (Burgos) cree aconsejable el eje 3, variante 3-1 y se opone a la variante 1-7 por el perjuicio a las fincas agrícolas y el impacto visual en su término municipal.

El Ayuntamiento de Santa Olalla de Bureba (Burgos) propone la alternativa B-1 por ser la que más se aleja del municipio y no perjudica a la actual estación de RENFE y se opone a la alternativa 12 propuesta en el estudio informativo.

El Ayuntamiento de Briviesca propone que se tenga en cuenta el Plan General de Ordenación de Briviesca y los enlaces contemplados con otras infraestructuras y, por otro lado, que se baje la rasante en lo posible y se alargue el túnel propuesto para evitar la contaminación acústica.

El Ayuntamiento de Villarta de Bureba (Burgos) alega que se mantengan los accesos a la carretera provincial a Calzada de Bureba y el camino rural a Sta. M.^a de Ribarredonda.

Los Ayuntamientos de Fuentebureba y Cubo de Bureba (Burgos) alegan que el trazado debería ajustarse al máximo al trazado actual para minimizar el impacto medioambiental. Asimismo, consideran que deberían respetarse e incluso mejorarse los accesos a dicho núcleo urbano y a sus fincas de cultivo.

Los Ayuntamientos de Santa María-Ribarredonda y Villanueva de Teba (Burgos) optan por la alternativa eje 1, variante 1-1 y tramo 1f-1g-1h, como la mejor de las estudiadas.

El Ayuntamiento de Ameyugo (Burgos) y otros particulares vecinos de esta misma localidad se oponen al tramo 1f-1g-1h de la solución del estudio informativo porque tiene fuertes impactos ecológicos y socioeconómicos en su municipio, especialmente el tramo 1g. También se opone a la variante 1-7 por encontrarse cercana al núcleo urbano, Como posibles soluciones se plantean básicamente dos propuestas: el eje 3, que atraviesa casi todo su término en túnel; o una variante intermedia entre el eje 1 y el 3, modificando los tramos 1g y 1h, desplazados más al oeste y alargando el túnel.

El Ayuntamiento de Lantarón (Alava) se opone al tramo 3f-3g debido a diferentes cuestiones, entre otras las medioambientales como es el efecto barrera que perjudicaría seriamente a la fauna silvestre y a la ganadería.

El Ayuntamiento de Iruña de Oca (Alava) ruega que se varíe el trazado si fuese necesario con el fin de no afectar el entorno natural del Caserío de Zaballa.

El Ayuntamiento de Vitoria alega que los impactos, especialmente los acústicos, de la variante que discurre por el trazado actual en el centro de la ciudad son mayores que los causados por la variante que discurre por el norte de la ciudad, a diferencia de lo que defiende el estudio de impacto ambiental. También alega que la variante 2-7 (que se adentra en la ciudad) contradice las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma de Euskadi. Este Ayuntamiento se opone a que el ferrocarril pase en superficie por el centro de la ciudad o al menos no se tome ninguna decisión sobre la variante a escoger (si adentrarse en la ciudad o circunvalarla por el norte), hasta que se decida el trazado definitivo del ferrocarril en el País Vasco.

Dos mil doscientos siete vecinos de Ameyugo, en un escrito idéntico, expresan su oposición a la propuesta que resulta del estudio informativo debido al considerable impacto acústico del eje 1; la afección al río Oroncillo; el aumento del efecto barrera; y la limitación del desarrollo agropecuario, ganadero y urbanístico.

Cincuenta y cinco vecinos de Quintanapalla (Burgos) se manifiestan a favor de la variante 1b-1, ya que la variante 3b discurre dentro de la zona de influencia social de dicho municipio. Afecta al cauce del arroyo Fuente Romera, donde aún existe el cangrejo autóctono de la península; puede afectar al nivel freático de la zona; afectaría al antiguo lavadero del pueblo, que forma parte de su arquitectura popular; y aumentaría el efecto barrera.

ANEXO V

Resumen del estudio complementario

Con posterioridad a la información pública la Dirección General de Ferrocarriles considera oportuno introducir nuevas consideraciones en el proyecto, introduciendo modificaciones en el trazado de la alternativa seleccionada para adaptarla a las consideraciones del Real Decreto 1191/2000 sobre Interoperabilidad del Sistema Ferroviario Español y para minimizar la afección a determinadas zonas, consideradas en la actualidad como Lugares de Interés Comunitario y Zonas de Especial Protección para las Aves. Asimismo el nuevo trazado pretende mantener la explotación de la línea ferroviaria actual como red convencional de ancho ibérico para tráfico de mercancías. El trazado estudiado en este documento coincide grosso modo con la alternativa 17 del estudio de impacto ambiental, si bien se introducen ciertas modificaciones. Las modificaciones de contenido ambiental se relacionan en la introducción de esta declaración. Este estudio complementario excluía el paso por Miranda de Ebro.

ANEXO VI

Resumen del estudio complementario del paso por Miranda de Ebro

Este documento complementario recoge el paso de la nueva línea de alta velocidad entre Burgos y Vitoria por Miranda de Ebro. En él se propone el mantenimiento del trazado por el actual corredor ferroviario, ampliando la plataforma y los puentes ferroviarios sobre los ríos Ebro y Bayas. Asimismo se conserva la explotación de la línea convencional de ancho ibérico para tráfico de mercancías. Contempla también la construcción de una estación de viajeros.