

d) Mantenimiento de maquinaria con las precauciones necesarias para evitar cualquier tipo de contaminación

e) Plantación de un estrato arbóreo en la linde de la línea en el ámbito de influencia del área «Carrión-Frómista». Ubicación de pasos de fauna para minimizar la fragmentación.

f) Seguimiento y vigilancia de los movimientos de tierra, comprobaciones arqueológicas y exclusión de movimientos de tierra que pudieran alterar algún elemento del patrimonio histórico-artístico. Prospección intensiva en una banda de 400 metros. Valoración de los yacimientos detectados.

g) Plantaciones, siembras e hidrosiembras adecuadas y con especies apropiadas, en terrenos afectados, en taludes y en lindes de parte de la nueva línea.

h) Restauración de áreas vertedero y préstamo.

i) Reposición de vías de comunicación afectadas, y en general de todo tipo de servicios afectados

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental.

El estudio de impacto ambiental concluye proponiendo la alternativa 2.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 62 escritos de alegaciones, de los que sólo dos corresponden a alegantes privados y el resto corresponden a alegantes públicos. De ellos, una gran parte presenta un contenido similar pudiendo agruparse varios de ellos en razón de su contenido e identificando, como síntesis, 23 escritos de alegaciones con contenido francamente diferenciado. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento señala que el trazado del ferrocarril coincide en parte con el previsto para la carretera de gran capacidad Palencia-Aguilar, sugiriendo exista la oportuna coordinación para el desarrollo de ambos proyectos.

Dirección General de Calidad Ambiental de la Junta de Castilla y León. En rigor no resultan alegaciones sino información más propia de la fase de consultas previas ya que señalan aspectos importantes relativos a residuos y vertidos a tener en cuenta en el estudio de impacto ambiental.

La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Junta de Castilla y León manifiesta que la alternativa seleccionada no es la mejor desde el punto de vista de alta velocidad por no poder asumir la velocidad de 350 Km/h mientras que la alternativa 3 sí responde a ese condicionante. El mismo criterio recoge la Consejería de Presidencia y Administración Territorial de la Junta de Castilla y León.

La Confederación Hidrográfica del Duero presentó un escrito similar al enviado en el periodo de consultas establecido en el artículo 13 del Real Decreto 1131/1989.

RENFE sugiere mejoras de índole técnica y de gestión comercial de la nueva línea y propone medidas correctoras ya consideradas en el Estudio de impacto ambiental o supletoriamente en esta declaración.

El Gestor de Infraestructuras Ferroviarias propone el compromiso entre la menor afección posible y el óptimo rendimiento del trazado.

El Ayuntamiento de Palencia solicita al Ministerio de Fomento que defina con claridad los planes de alta velocidad para Palencia, planteando la velocidad de 350 Km/h. Como ya ha quedado claro en el texto de esta declaración, este proyecto está diseñado para velocidades máximas de 250 Km/h.

El Ayuntamiento de Husillos se opone a la alternativa 3 y sugiere sistemas de comunicación entre márgenes de la alta velocidad.

Los Ayuntamientos de Monzón de Campos, Ribas de Campos, Marcilla de Campos, Osorno la Mayor, Espinosa de Villagonzalo y Amusco solicitan se asegure la permeabilidad de la zona mediante pasos transversales y condiciones de drenaje y otras expuestas ya por otros alegantes. Señala carencias informativas por ausencia de planos. El Ayuntamiento de Monzón de Campos solicita se incluya estación en su término municipal y el de Marcilla exige que no se suprima el apeadero de Espinosa de Villagonzalo. Complementariamente propone normas de protección del medio ambiente en relación con elementos naturales, áreas de vertido, impacto acústico, paisaje y patrimonio cultural. Opta por la alternativa seleccionada y propone atención a los pasos superiores, viaductos, caminos etc, en su término municipal y solicitan asimismo parada del ferrocarril en Monzón de Campos, así como una definición de detalle de las actuaciones que han estimado insuficientemente tratadas en el estudio informativo y estudio de impacto ambiental. Además cada Ayuntamiento propone obras complementarias. Algunos solicitan incrementar la aportación del 1 al 1,5 por 100 del pre-

supuesto de ejecución material para actividades culturales de acuerdo con el artículo 70 de la Ley 30/1992, modificada por la Ley 4/1999.

El Ayuntamiento de Frómista opta por la alternativa 1 señalando que las otras perjudican el desarrollo agrícola en su término municipal. Solicita en su ámbito la ubicación al menos de seis pasos que faciliten movimientos de vehículos de grandes dimensiones así como pasos para fauna. El documento del Ayuntamiento no está completo.

El Ayuntamiento de Herrera de Pisuerga opta por la solución seleccionada pero recuerda que los pasos inferiores y superiores deberán adecuarse a las dimensiones de la maquinaria agrícola. Propone la reconstrucción de las infraestructuras hidráulicas de manera que se planteen teniendo en cuenta las posibles avenidas del río Pisuerga, solicitando como cabecera de comarca una estación en su localidad.

Finalmente solicitan la detracción de 1,50 por 100 del presupuesto que afecte a su término municipal para incrementar la conservación y protección del patrimonio Histórico español.

El Ayuntamiento de Alar del Rey opta por la solución que suponga mayor velocidad y solicita parada en su localidad.

La sociedad deportiva y cinegética OLE de Frómista también se inclina por la opción 1 al considerar que es menos perjudicial para la fauna. En la misma línea se manifiesta un particular.

Don José Antonio Cavia expresa su oposición a la alternativa 2, optando por la solución 1 ya que de otra manera la explotación Sociedad Anónima del Ucieza no podría técnicamente continuar con la explotación actual.

5633

RESOLUCIÓN de 27 de febrero de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Variante de Miranda de Ebro. Carretera N-I de Madrid a Irún, p.k. 313,6 al 321,4», de la Dirección General de Carreteras.

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 las obras, instalaciones o actividades 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 Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 23 de febrero de 2000, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo «Variante de Miranda de Ebro. Carretera N-I de Madrid a Irún, p.k. 313,6 al 321,4», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre el previsible impacto ambiental del estudio informativo.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 13 de noviembre de 2000 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 9 de febrero de 2002.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, de fechas 2 de julio de 2002 y 11 de octubre de 2002, la Dirección General de Carreteras, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV es resumen del resultado del trámite de información pública.

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 de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Variante de Miranda de Ebro. Carretera N-I de Madrid a Irún, p.k. 313,6 al 321,4».

Declaración de impacto ambiental

La presente declaración de impacto ambiental se refiere únicamente al tramo que discurre por la provincia de Burgos, ya que el tramo de variante que transcurre dentro del Territorio Histórico de Álava no es competencia de esta Secretaría General de Medio Ambiente.

Examinada la documentación contenida en el expediente, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que, entre las alternativas planteadas en el estudio informativo, son ambientalmente viables las alternativas 1 y 3.

La Dirección General de Carreteras, como promotor del proyecto, selecciona en el estudio informativo la alternativa 3, por lo tanto, en el proyecto de construcción que se desarrolle, así como en las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura, se deberán observar las recomendaciones y las 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 trazado

En las glorietas del enlace previsto en las cercanías del inicio de la variante (enlace «Miranda Sur»), se conectará la carretera a Bugedo y el camino de Ayuelas a Candepajares, bien trasladando éste a la intersección actual de la carretera BU-V-7208 con la carretera N-I, o prolongando ésta hasta el enlace previsto en el estudio informativo.

En la glorieta del último enlace entre la variante y la actual carretera N-I (enlace de «Miranda Industrial»), se conectará la carretera A-3312.

2. Mantenimiento de la permeabilidad territorial

Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará, mediante el diseño de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola, debiendo señalizarse adecuadamente todos los desvíos provisionales que se produzcan en la fase de obras.

En este sentido, deberá proyectarse el número suficiente de pasos para garantizar el acceso de personas y de vehículos a todas las parcelas. Se prestará especial atención a las intersecciones de la nueva autovía con las vías pecuarias identificadas en la zona, asegurando su continuidad.

3. Protección del sistema hidrológico

Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas, y evitar el arrastre de tierras a los cauces durante la fase de construcción, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Ebro, las siguientes medidas:

Los puentes que se proyectan sobre los ríos Ebro y Bayas serán lo suficientemente largos para no cortar los corredores de fauna asociados a éstos en la actualidad, para lo cual los estribos se diseñarán respetando, al menos, la zona de dominio público y la franja de vegetación de ribera adyacente a los cauces. Se procurará, siempre que sea técnicamente viable, no colocar ninguna pila dentro del cauce ordinario. Se respetarán igualmente los cauces y servidumbres que acompañan a los arroyos.

Durante las obras se tomarán las medidas oportunas para afectar exclusivamente a la vegetación de ribera incluida entre los bordes de la explanada de la autovía.

Si fuera necesario la realización de cortes, desvíos provisionales u otras actuaciones en los cauces, se programarán las obras en función del calendario biológico de las especies fluviales.

Se garantizará la evacuación de caudales y el paso de sólidos de arrastre mediante las obras de drenaje transversal pertinentes.

En ningún caso se verterán materiales (aceites, carburantes, restos de hormigonado, escombros, etc.) en áreas en las que se pueda afectar directa o indirectamente al terreno o a los cursos de agua.

Los vertidos se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable, lo que deberá ser recogido en el proyecto de construcción.

Se estudiarán con detalle la localización y funcionamiento de los posibles acuíferos de las inmediaciones del trazado adoptándose las medidas oportunas para asegurar el mantenimiento de los flujos de recarga y de la calidad de sus aguas.

Con objeto de evitar la afección sobre los sistemas fluviales del entorno de la actuación, en especial de los ríos Oroncillo, Ebro y Bayas, no se localizarán canteras ni préstamos, ni se verterán materiales, ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que directamente o por escorrentía o por erosión se pueda afectar a estos cursos de agua o a sus acuíferos asociados.

Se recomienda la utilización de parapetos, entramados vegetales o balsas de contención que eviten los procesos erosivos que pudieran producirse durante las obras en las inmediaciones de los cursos de agua y de los barrancos.

Se definirán las medidas de prevención y control necesarias para garantizar que los vertidos de sustancias contaminantes procedentes de la actividad de la obra o los que pudieran originarse por accidente durante la explotación, no puedan afectar a la red de drenaje natural ni a los acuíferos. Para ello, el programa de vigilancia ambiental deberá incluir un plan de seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación, estableciendo también los puntos de control de la calidad del agua, aguas arriba y abajo de determinados tramos de obra.

4. Prevención del ruido

En el proyecto de construcción se incluirá un estudio de los niveles sonoros y se definirán las medidas de protección acústica necesarias para conseguir que se alcancen los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Dicho estudio considerará especialmente aquellos puntos donde existan edificaciones próximas al trazado.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado en el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental incorporará campañas de mediciones durante la fase de explotación, tanto en zonas para las que se hayan establecido medidas de protección acústica, como en zonas en las que los niveles previstos se aproximen, pero no superen, los objetivos de calidad y para las que no se hayan establecido estas medidas de protección.

Asimismo, se analizarán los niveles sonoros y se diseñarán, en su caso, protecciones para aquellos terrenos calificados como urbanos o urbanizables en los planeamientos urbanísticos.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la nueva vía serán los siguientes, medidos a dos metros de la fachada, y para cualquier altura de las edificaciones:

Zonas residenciales:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 65 dB (A).

Leq. (de 23 a 7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 75 dB (A).

Leq (de 23 a 7 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 55 dB (A).

Leq (de 23 a 7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 55 dB (A).

Leq (de 23 a 7 horas) menor que 55 dB (A).

5. Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico

Tal y como se indica en el estudio de impacto ambiental, durante la redacción del proyecto de construcción se realizarán las siguientes actuaciones sobre la franja de terreno a ocupar por la alternativa elegida y por todos los elementos derivados de la actuación (ramales, glorietas, caminos, etc.):

Fase 1.^a Prospección superficial sobre el terreno para la delimitación, reconocimiento y catalogación de posibles restos arqueológicos y paleontológicos que pudieran encontrarse.

Fase 2.^a Si aparecieran en la fase anterior elementos dignos de estudio, se procederá a realizar los sondeos y excavaciones oportunas.

Estos trabajos deberán ser suscritos por un arqueólogo, previa presentación de un programa detallado de actuación ante la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León.

Antes de la utilización de un terreno (durante la fase de construcción) como vertedero o como préstamo, así como para instalaciones auxiliares, accesos, etc., se procederá del mismo modo que lo definido en la fase de redacción del proyecto de construcción en la superficie ocupada por la obra principal.

El programa de vigilancia ambiental contemplará el seguimiento de las labores de movimiento de tierras por un arqueólogo. En el caso de aparición de yacimientos arqueológicos, etnológicos o paleontológicos de interés que no hubiesen sido detectados en la fase del proyecto de construcción, se comunicará su hallazgo a la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León, paralizando provisionalmente las obras de movimiento de tierras, hasta tanto se resuelva por este organismo las medidas a adoptar.

Por último, se evitará toda afección a los yacimientos inventariados en el estudio de impacto ambiental, tanto los más cercanos al trazado, como aquellos más alejados que podrían verse afectados por movimientos de maquinaria o instalaciones auxiliares.

6. *Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares*

Se emplearán únicamente materiales de aquellas zonas de préstamo, canteras y graveras que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En caso contrario, las nuevas explotaciones que se abran deberán recabar de la autoridad ambiental competente la correspondiente autorización.

La ubicación de los vertederos, destinados a albergar los materiales sobrantes de la excavación, no se podrá establecer en:

- Puntos de interés geológico o geomorfológico.
- Zonas bióticas de interés singular.
- Zonas de afección a los yacimientos arqueológicos.
- Aluviales de los ríos existentes en la zona afectada.

El emplazamiento de los vertederos se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. El citado estudio específico analizará la posibilidad de utilizar las canteras abandonadas como zonas de vertido.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de todas las previsibles instalaciones auxiliares de obra, así como de las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

7. *Protección de la fauna y de la vegetación*

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la autovía y permitir su pervivencia y movilidad, se adoptarán las siguientes medidas generales que deberán ser convenientemente diseñadas e incorporadas al proyecto de construcción:

Adecuación de cunetas y obras de drenaje longitudinal. Dado el riesgo para anfibios, reptiles y pequeños mamíferos de quedar atrapados en cunetas, arquetas y otras obras de drenaje, estas se diseñarán de forma que sea posible su escape, mediante rampas u otros dispositivos similares.

Adecuación de los drenajes transversales como pasos de fauna de animales de pequeñas dimensiones mediante la adecuación de su diseño, que deberá prever la construcción de rampas de entrada y salida así como de un resalte longitudinal que independice la circulación del agua y de los animales para asegurar su potencial utilización a lo largo de todo el año. Se revegetarán sus accesos.

Pasos para meso y mastofauna. Se construirán pasos específicos para meso y mastofauna en aquellas zonas donde se ha detectado su presencia o donde el trazado de la nueva autovía interfiera con los corredores utilizados por estos en sus desplazamientos, aplicándose los siguientes criterios:

Los pasos para fauna serán específicos, no siendo válidos los pasos para la reposición de caminos para vehículos, si bien podrán ser a su vez pasos de ganado.

Si son pasos inferiores, sus dimensiones serán tales que permitan la entrada de luz en toda su longitud. Se evitará su ubicación en zonas con grandes terraplenes que den origen a pasos muy largos.

Se adecuarán los accesos a los pasos de fauna mediante plantaciones de protección.

Adecuación de cerramientos. Ante la posibilidad de entrada de animales en la calzada por zonas donde se interrumpa el cerramiento, tales como

los enlaces, se dispondrán dispositivos de escape en el entorno de dichas áreas.

Limitaciones temporales. No se ejecutarán labores de corta de árboles de vegetación de ribera, ni desbroces, durante el período de cría de las principales especies animales que se desarrollan en la zona de actuación, especialmente en las inmediaciones de los ríos Oroncillo, Ebro y Bayas, por la presencia de especies asociadas a las riberas de estos cursos de agua. Con carácter general se evitarán los trabajos nocturnos en todas estas zonas.

Para minimizar la afección sobre la vegetación natural, se tomarán las medidas oportunas que restrinjan la ocupación del terreno durante las obras. Para tal fin, antes del comienzo del desbroce, se realizará el jalonamiento de la franja expropiada, que definirá la superficie máxima de ocupación tanto para la obra como para la circulación de la maquinaria por caminos provisionales, intentando, en cualquier caso, no superar la franja definida por la explanación de la nueva vía. Asimismo, se jalonarán los límites de las zonas de vertedero y/o préstamo, caso de ser necesarios, zonas de instalaciones provisionales y caminos de acceso. Al mismo tiempo, se realizarán las actuaciones oportunas (barreras, etc.) para proteger a la vegetación próxima a las obras, especialmente en las inmediaciones de los ríos Oroncillo, Ebro y Bayas y de los arroyos interceptados por la traza.

Para reducir el riesgo de incendios en las inmediaciones de la obra, se prohibirá expresamente el encendido de fuegos durante la época estival.

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

Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, desarrollando lo esbozado en el estudio de impacto ambiental con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El proyecto considerará toda la longitud de actuación del trazado (desmontes, terraplenes, obras de fábrica, etc.), así como las áreas de vertedero y/o préstamo, si es que son necesarios, viarios de acceso a la obra, parques de maquinaria y otras instalaciones temporales.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de la zona tenidos en cuenta en el estudio de impacto ambiental. La morfología resultante para taludes de terraplén será preferentemente, siempre que sea técnica y económicamente viable, mayor o igual al 3H: 2V, de modo que sea posible su revegetación. Se procurará que los taludes de los desmontes sean lo más tendido posible, salvo que se produzca un impacto por la ocupación del suelo que no compense sus ventajas. En todos los casos, se redondeará la arista de su intersección con el terreno, de forma que estos simulen una continuación del terreno natural.

Se elaborará, en el proyecto de construcción, un plan de gestión de la tierra vegetal en el que se contemplará la recuperación de toda la tierra vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por las obras, para su posterior reutilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán durante la fase de construcción en montones de altura no superior a 1,5 m para facilitar su aireación y evitar su compactación. Para facilitar los procesos de colonización posterior se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abonado periódico. Con carácter general, se utilizará preferentemente este sustrato sobre las superficies a revegetar.

Se procederá, siempre que sea técnicamente viable, a la revegetación mediante siembras y/o plantaciones de todas las superficies afectadas, tales como los taludes, las áreas de ocupación temporal y los préstamos y/o vertederos, previa adecuación de su superficie mediante las técnicas culturales oportunas como el laboreo de los suelos compactados o la regularización del terreno.

Las actuaciones de restauración y recuperación ambiental de áreas afectadas por las obras se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción de la vía. A este fin, se redactará un plan de obra en el que se establecerá la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones, con el fin de evitar los riesgos de erosión producidos por la lluvia y asegurar la eficacia de las medidas de restauración.

9. *Seguimiento y vigilancia*

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras

establecidas en el estudio de impacto ambiental y en el condicionado de esta declaración.

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 periodo de su emisión. Para ello el programa detallará, para cada factor ambiental 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.

Umbral crítico 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 Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Dirección General de Carreteras, 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 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 de las obras y final, 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:

Plan de seguimiento ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos 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) Comunicación del acta de comprobación del replanteo.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras:

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 2.

Medidas de protección hidrológica, a que se refiere la condición 3.

Resultado del seguimiento arqueológico de las obras, a que se refiere la condición 5.

Medidas adoptadas en la explotación de zonas de préstamos y/o vertederos y en las instalaciones auxiliares, a que se refiere la condición 6.

Medidas de protección para la fauna y la vegetación, a que se refiere la condición 7.

d) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre la continuidad de los servicios existentes realmente mantenidos, de acuerdo con la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio arqueológico y cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre el emplazamiento de canteras, zonas de préstamo y/o vertederos, si es que existen, e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 6.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y la vegetación, realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 7.

Informe sobre las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 8.

Plan de seguimiento ambiental para la fase de explotación.

e) Anualmente y durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 4.

Informe de la eficacia de las medidas expuestas en la condición 7.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 8.

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.

10. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de la documentación y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Estudio y justificación, con los planos correspondientes, a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas al aseguramiento de la permeabilidad territorial y de la reposición de los servicios existentes durante la fase de construcción y la de explotación, a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 3.

Estudio de previsión de ruido, y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 4.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, a que se refiere la condición 5.

Emplazamiento previsible de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, y delimitación de zonas de exclusión, con los planos correspondientes, a que se refiere la condición 6.

Medidas relativas a la protección de la fauna y de la vegetación, a que se refiere la condición 7.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 8.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 9.

11. Financiación de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de las medidas correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la memoria y anejos correspondientes; estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones técnicas; y su definición económica en el documento de presupuesto. También se valorarán y proveerán los costes derivados del programa de vigilancia ambiental.

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, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 27 de febrero de 2003.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Resumen de las consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Respuestas recibidas

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	—
Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León	X
Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León	X
Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León	—
Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	X
Instituto Tecnológico y Geominero de España	-
Área de Ecología. Facultad de Biología de la Universidad de León	-
Departamento de Análisis Ambiental	-
Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León. Cátedra de Ingeniería Ambiental. ETS de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Universidad Politécnica de Madrid ..	-
AEDENAT	-
CODA	-
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG)	-
Ecologistas en Acción	-
Sociedad Española de Ornitología (S.E.O.)	X
Federación Ecologista de Castilla y León	-
Asociación Cultural-Recreativa Pinilla y El Pedroso	-
Asociación para la Recuperación de la Comarca del Ebro (ARCE)	-
Colectivo Ecologista de Burgos	-
Grupo de Estudios para la Defensa de Ecosistemas Burgaleses (GEDEB)	-
Grupo Naturalista CIE	-
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X
Federación Nacional de Regantes de España	-
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma del País Vasco	X
Dirección General de Calidad Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma del País Vasco	-
Dirección General de Recursos Naturales de la Viceconsejería de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma del País Vasco	-
Viceconsejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Comunidad Autónoma del País Vasco	X
Viceconsejería de Pesca de la Comunidad Autónoma del País Vasco	-
Cátedra de Paleontología de la Universidad del País Vasco	-
Departamento de Biología Vegetal y Ecología de la Facultad de Ciencias de la Universidad del País Vasco	-
Grupo Ecológico Alavés	-
Ayuntamiento de Miranda de Ebro (Burgos)	X
Ayuntamiento de Ribera Baja (Álava)	-
Ayuntamiento de Ribera Alta (Álava)	-
Ayuntamiento de Lantarón (Álava)	-

El contenido ambiental más relevante de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León indica que en el corredor norte no está prevista ninguna actuación del Área de Estructuras Agrarias que pudieran verse afectadas, mientras que en el corredor sur se afectaría al proyecto de «Modernización y Acondicionamiento del Canal del Oroncillo en Miranda de Ebro».

La Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León manifiesta que el corredor norte es el que menos afecta al patrimonio arqueológico.

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León estima que debería analizarse la posibilidad de utilizar como variante de la carretera N-I la autopista de peaje que discurre por el norte de la población, directamente o ampliándola, si fuera necesario.

Asimismo, solicita que se estudien la ubicación de prestamos y verederos para los movimientos de tierras, los niveles sonoros que la variante va a ocasionar sobre las viviendas próximas al trazado y que, en caso de considerarse áreas de descanso, los contenedores y demás elementos a incorporar en las mismas sean compatibles con los equipos de recogida disponibles en el municipio.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente de Burgos manifiesta que con el corredor norte no se afectaría a ningún monte de utilidad pública ni a ningún espacio natural. Únicamente considera que el cruce del río Ebro podría incidir sobre el monte consorciado con el Ayuntamiento de

«Ribas del Río Ebro». Adjunta una copia de las vías pecuarias existentes en el término municipal de Miranda de Ebro.

La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León destaca que en las proximidades de la zona del proyecto se encuentran dos espacios relevantes:

Espacio Natural «Montes Obarenses» propuesto como LIC y que culminará como Parque Natural.

ZEPA «Montes de Miranda de Ebro y Ameyugo» situada al sur de Miranda de Ebro.

Considera que el área de influencia del proyecto es de mayor relevancia que la planteada en la memoria-resumen, siendo el corredor por el sur el que más podría afectar a la ZEPA existente.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO) indica que las alternativas por el sur de Miranda de Ebro afectarían a una zona catalogada como Área de Importancia Internacional para las Aves n.º 031, «Montes Obarenses», por lo que estima imprescindible que se estudien las posibles afecciones de cada alternativa, y que se decida a favor de la alternativa con menor impacto negativo sobre este espacio, que, previsiblemente consideraría, sería una de las del corredor norte.

La Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma del País Vasco manifiesta que no existen observaciones en materia de medio ambiente. Sin embargo, entiende que la alternativa a realizar debería discurrir íntegramente en la provincia de Burgos, ya que el paso por la provincia de Álava complicaría el trámite administrativo, al ejercer la Diputación de Álava sus competencias en materia de carreteras.

El Departamento de Agricultura y Pesca de la Comunidad Autónoma del País Vasco indica que la afección al territorio alavés sería muy pequeña si se descartan las alternativas que cruzan la autopista. No obstante, realiza varias apreciaciones para ser tenidas en cuenta:

Reseña el buen estado de conservación de la orla ribereña del río Bayas, asociado a una fauna de gran interés, que actúa como corredor de fauna, debido a la escasez en la zona de cobertura arbórea.

Aunque no existen espacios protegidos en el ámbito de la actuación, hace mención, como espacio de interés especial, a la «Laguna de Lacorzana», zona de reposo y alimentación de aves acuáticas.

El Ayuntamiento de Miranda de Ebro se inclina por la alternativa sur, basándose en que se va a construir una carretera entre el final de la variante y su punto de cruce con el río Ebro, por razones de emergencia y seguridad nuclear, con lo que, uniendo este punto con el inicio de variante, se completaría la variante por el sur. Añade que lo ideal sería liberalizar la autopista A-1, con lo que se crearía un bucle cerrado alrededor de Miranda de Ebro.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo y de sus alternativas

El objeto de este estudio informativo es la selección de la alternativa más conveniente para realizar una variante de la carretera N-I, a su paso por la localidad de Miranda de Ebro (Burgos).

El tramo en cuestión queda ubicado entre el p.k. 312 y el p.k. 324 de la actual carretera N-I.

Se completa el estudio (para las alternativas 1,2 y 3), con un ramal de conexión entre la glorieta propuesta en las inmediaciones del límite de provincia entre Burgos y Álava y el polígono industrial de Bayas.

Las características geométricas de la variante son las siguientes:

Dos calzadas de dos carriles de 3,50 metros de anchura cada uno. Arcenas interiores de 1,00 metro y exteriores de 2,50 metros. Mediana de 14.0 metros.

Se han estudiado cuatro alternativas, tres por el corredor norte (1,2 y 3) y una por el corredor sur (4).

La alternativa 1 parte aproximadamente a la altura del p.k. 312 de la actual carretera N-I, discurriendo durante los dos primeros kilómetros sobre la carretera actual. A partir de aquí se desvía hacia la llanura al norte de Miranda de Ebro, para discurrir sensiblemente paralela al cauce del río Oroncillo, a una distancia entre 50 y 150 metros del mismo sin cruzarlo. El paso sobre el río Ebro se realiza aguas arriba de la desembocadura en éste del río Oroncillo, a unos 50 metros de la misma; condicionado este paso por la existencia de una central hidroeléctrica en las inmediaciones. Continuando en la misma dirección se cruza la autopista A-1, para discurrir sensiblemente paralela a la misma por el norte, hasta conectar con la actual carretera N-I a la altura del enlace existente al sur de la localidad de Ribera Baja (Rivabellosa). Entre el cruce con la autopista A-1 y el final del tramo se cruza el río Bayas. Los dos últimos

kilómetros de esta alternativa discurren por territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco, concretamente por la provincia de Álava.

Se completa el trazado con un ramal de conexión entre la variante y la barriada de Bayas, así como el polígono industrial situado al sur de Miranda de Ebro. Para ello se aprovecha la actual carretera N-I hasta el puente del ferrocarril y, después, con un trazado nuevo sensiblemente paralelo al río Bayas se llega hasta la barriada de Bayas.

En esta alternativa se prevé un enlace a los tres kilómetros del inicio para conectar con la actual carretera N-I, otro en el cruce con la carretera C-122 «Lantarón-Fonseca» y, por último, otro próximo al final de la alternativa para conectar con la actual carretera N-I y el ramal de conexión antes descrito.

Las alternativas 2 y 3 tienen el mismo trazado planta, distinguiéndose únicamente en la concepción del enlace final con la actual carretera N-I.

Ambas alternativas tienen el mismo origen que la alternativa 1 y al igual que ésta se desvían, pasado el primer kilómetro que se apoyan en la actual carretera N-I, hacia el norte, un poco más que la alternativa 1 para alejarse más de la zona edificada a la altura del kilómetro 316 de la actual carretera N-I. El punto de paso sobre el río Ebro y el cruce con la carretera de «Lantarón-Fonseca», prácticamente, son coincidentes con la alternativa 1. A partir de este punto, el trazado gira a la derecha para colocarse sensiblemente paralelo a la autopista A-1, por el sur de la misma, hasta conectar con la actual carretera N-I, en las inmediaciones del cruce de la travesía con el ferrocarril, en el límite de provincia entre Burgos y Álava, donde se realiza un enlace que conecta la variante con la actual carretera N-I y el ramal de conexión hasta la barriada de Bayas, prácticamente igual que en la alternativa 1.

La diferencia entre la alternativa 2 y la 3 estriba entre este enlace y el enlace actual al sur de Ribera Baja (Rivabellosa), final de ambas, que discurre dentro de la provincia de Álava.

Mientras en la alternativa 2 se proyectan sendas vías colectoras paralelas a la carretera actual, en la alternativa 3 se proyectan dos carriles de trenzado (uno para cada sentido) entre los dos enlaces.

La alternativa 4, con el mismo punto de inicio que las anteriores se separa de la actual carretera N-I en el mismo lugar que la alternativa 1 pero girando hacia el sur, dirigiéndose hacia la vega del río Oroncillo.

Pasa al sur de las edificaciones existentes y más próxima que las alternativas del corredor norte. Cruza el río Oroncillo y se dirige hacia la divisoria de aguas entre este río y el río Ebro subiendo por la ladera de «Monte de Miranda», pasando al norte de la población de Bardauri. Se cruza a la carretera BU-733 donde se proyecta un enlace que sirve de acceso a Miranda.

A partir de este enlace se gira hacia el norte para bajar hasta el río Ebro y buscar un trazado paralelo al río Bayas (que también se cruza) similar al trazado de la conexión entre la variante y la barriada de Bayas de las alternativas del corredor norte. El fin de esta alternativa es el mismo que el de la alternativa 3, manteniendo el mismo trazado que ésta en su parte final.

Del análisis multicriterio desarrollado en el estudio informativo, la alternativa 3 resulta ser la mejor.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta sensiblemente a lo establecido en la normativa vigente.

El estudio de impacto ambiental comienza con la relación de las respuestas recibidas a las consultas previas y como se han tenido en cuenta en la redacción del mismo.

Después de realizar una descripción del objetivo del estudio informativo y del estudio de impacto ambiental, se describen las alternativas estudiadas y las acciones potenciales generadoras de impactos sobre el medio natural y socioeconómico:

Fase de construcción (expropiaciones, movimientos de tierras, préstamos, vertederos, tránsito de maquinaria, etc.).

Fase de explotación (cambios en la red viaria, trabajos de conservación, vertidos accidentales, ruidos, etc.).

En el capítulo denominado inventario ambiental se analizan los componentes físicos, biológicos y sociales que conforman el marco geográfico en el que se va a situar la acción derivada de la ejecución del proyecto.

Dentro del medio físico se analiza la climatología de la zona; la geología; geotécnica y geomorfológica; la hidrología y los procesos erosivos de las cuencas vertientes.

En el medio biótico se analiza la vegetación potencial y la vegetación actual; la fauna; los espacios naturales y el paisaje como elemento aglutinador del medio físico, biológico y humano.

En el medio socioeconómico-cultural se analiza la población de Miranda de Ebro, la estructura económica, las infraestructuras y servicios existentes, el planeamiento urbanístico, el patrimonio cultural y se presenta cartografía de las vías pecuarias.

En líneas generales se observa que la vegetación más importante se ubica en las márgenes de los ríos Ebro, Bayas y Zadorra, con una vegetación de ribera en aceptable grado de conservación en estos dos últimos, sirviendo estos espacios como corredores de fauna, ya que la vegetación natural del resto ha sido alterada profundamente por la conversión del terreno en campos de cultivo. Los espacios naturales se encuentran más cerca de la alternativa por el corredor sur, donde, al mismo tiempo, se presenta una orografía más abrupta y mayor número de vías pecuarias afectadas.

Se continúa con la identificación y valoración de los impactos potenciales que producirán las diferentes alternativas.

Se caracteriza y se valora cualitativamente cada factor del medio para cada una de las alternativas estudiadas, tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

Según esta valoración todos los impactos en la fase de construcción serían compatibles o moderados en las alternativas 1, 2 y 3 y se produciría un impacto severo, en la alternativa 4, sobre la vegetación y la geología-geomorfológica, siendo los demás también compatibles o moderados.

En la fase de explotación se valora también la alternativa 0 (no actuación). Según esta valoración se producirían impactos compatibles o moderados en las tres alternativas del corredor norte, impacto severo por contaminación atmosférica y emisiones de ruidos en las alternativas 0 y 4, así como un impacto severo sobre el bienestar de la población en la alternativa 0.

Se concluye la valoración estimando que las alternativas 0 y 4 no son recomendables desde el punto de vista ambiental y que las alternativas 1, 2 y 3 son prácticamente iguales, con una ligerísima ventaja por parte de la alternativa 1, por lo que la elección final dependería de otros criterios (económico, funcional, etc.).

Se incluye una relación de los impactos más sobresalientes que producirían cada una de las alternativas:

Emisiones sonoras durante la construcción, en especial en la alternativa 4, más próxima a núcleos de población.

Eliminación de vegetación ribera en los pasos de los ríos Ebro y Bayas en las alternativas del corredor norte (1, 2 y 3) y en el Oroncillo, Ebro y Bayas en la alternativa 4 del corredor sur.

Mayor riesgo de afecciones a yacimientos arqueológicos en la alternativa 4.

Disminución de emisiones gaseosas contaminantes con relación a la situación preoperacional.

Modificación de la topografía original, especialmente severa en la alternativa 4.

En el apartado de propuestas de medidas preventivas y correctoras se indican que la mayoría de las medidas preventivas ya se han realizado en la redacción de las distintas fases del estudio informativo al estudiar las distintas alternativas y recogiendo las sugerencias de las Administraciones locales y autonómicas afectadas, indicándose las principales medidas propuestas en las distintas etapas de la obra. De esta manera se distinguen las medidas preventivas a adoptar durante la fase de obras (limitación en la ejecución de actividades ruidosas y molestas, adecuada ubicación de instalaciones y parques de maquinaria, control de ubicación de préstamos y vertederos, control de los accesos temporales, riegos para evitar emisiones de polvo, jalonamiento de protección, retirada de tierra vegetal, calendario de actividades de obra en función de la época de celo y lactancia de la fauna, etc.), las medidas correctoras (intervenciones arqueológicas, desvío provisional de caminos y señalización, reposición de servicios afectados, barreras antirruído, restauración de cauces, extensión de tierra vegetal, restauración de la cubierta vegetal, etc.), así como otras medidas protectoras (aplicación del programa de vigilancia y seguimiento ambiental, conservación y mantenimiento, etc.).

Se continúa con el apartado sobre el programa de vigilancia ambiental, donde se establecen las pautas y actuaciones de seguimiento ambiental que se deben realizar, tanto en la fase de obras como en la de explotación.

A continuación se encuentra el documento de síntesis, donde se resumen los principales contenidos del estudio de impacto ambiental y las condiciones del mismo.

El estudio finaliza con un anexo que contiene un reportaje fotográfico.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes

Diputación Foral de Álava.
Ayuntamiento de Encio.
Ayuntamiento de Santa Gadea del Cid.
Ayuntamiento de Bozoo.
Ayuntamiento de Buggedo.
Ayuntamiento de Ribera Baja (Rivabellosa).
Confederación Hidrográfica del Ebro.
Inversiones «La Pilastra».
Don José María Barredo y doña Pilar García.
Azucarera Ebro.

El contenido ambiental de las alegaciones es el siguiente:

La Diputación Foral de Álava manifiesta que de todas las alternativas estudiadas, básicamente está de acuerdo con la elección de la alternativa 3, aunque la misma plantea una serie de afecciones al Territorio Histórico de Álava:

La disposición del enlace con la carretera N-I, inmediatamente antes del límite de provincia entre Burgos y Álava, obliga a la modificación funcional del tramo de la carretera N-I entre este enlace y el actual de Rivabellosa, todo ello dentro de la provincia de Álava.

No se ha tenido en cuenta la reposición de la conexión de la carretera A-3312 que conecta Rivabellosa con Miranda de Ebro.

No se contempla la conexión con el nuevo Centro Logístico Álava Sur, que se está desarrollando por parte de la Diputación Foral de Álava.

Como consecuencia de lo anterior, solicita que se resuelva la conexión de la vía colectora-distribuidora existente junto a la calzada Irún-Madrid en el enlace de Ribera Baja (Rivabellosa), que se contemple la reposición de la conexión de la carretera A-3312, en su extremo sur con la actual carretera N-I, y que se contemple la conexión del futuro Centro Logístico Álava Sur con la carretera N-I.

Asimismo, indica que los proyectos de trazado y construcción de la «Variante de Miranda» deberán someterse a la aprobación de la Excm. Diputación Foral de Álava en todo aquello que afecte a la red de carreteras situada dentro del territorio de Álava, cuya titularidad ostenta la Diputación Foral de Álava.

Los Ayuntamientos de Encio, Santa Gadea del Cid y Bozoo, solicitan un nuevo enlace en el cruce de la variante con la carretera BU-V-5242, a la altura de «La Nave», para conectar los municipios de Santa Gadea del Cid, Bozoo, Encio, varios barrios de Miranda de Ebro, entidades menores de Ayuelas, Suzana, Montaña y Guimicio, así como, a varias carreteras de la provincia de Burgos, con la futura variante.

También solicitan que se resuelva la conexión del camino de Ayuelas a Candepajares en la glorieta del enlace de Buggedo.

El Ayuntamiento de Buggedo entiende que la opción más ventajosa es la alternativa 1, hasta la Cooperativa «Virgen de Altamira» para posteriormente enlazar con la alternativa 3, ya que discurriría sobre la carretera N-I en su término municipal, conservando todo el entorno medioambiental del municipio.

Solicita, asimismo, que se proyecte un enlace en el cruce de la actual BU-V-7208 con la carretera N-I, conectando en ese enlace, también, el camino vecinal Candepajares a Ayuelas, ya que estas conexiones con la futura variante no están contempladas en el estudio informativo.

El Ayuntamiento de Ribera Baja (Rivabellosa), propone la adopción de la alternativa 4, por considerarla la más viable en su conjunto.

No obstante, solicita que se conecte la carretera A-3312 a la rotonda del enlace final entre la variante y la carretera N-I.

La Confederación Hidrográfica del Ebro emite un informe favorable sobre la alternativa 3, propuesta en el estudio informativo, entendiéndose que no se producirán daños al dominio público hidráulico siempre que se tengan en cuenta las recomendaciones y criterios que adjunta.

Inversiones «La Pilastra» solicita que se modifique el proyecto, ya que la glorieta del enlace final afecta a su industria, los accesos a la misma y a su sistema de depuración de aguas residuales.

Don José María Barredo y doña Pilar García consideran que las alternativas 1 y 4 no respetan al medio ambiente mostrándose a favor de las alternativas 2 y 3.

«Azucarera Ebro, Sociedad Limitada», manifiesta que el trazado previsto en la alternativa 3, afecta a las balsas de decantación de aguas residuales de su industria, imprescindibles para el funcionamiento de la misma, por lo que solicita su reposición.

5634

RESOLUCIÓN de 27 de febrero de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de ejecución de la línea eléctrica a 400 kV, doble circuito, de enlace de las subestaciones de Muruarte y Castejón (provincia de Navarra), promovido por «Red Eléctrica de España, Sociedad Anónima».

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 el 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 de 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.

La Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico, en su disposición adicional duodécima, modificó el Real Decreto Legislativo 1302/1986, ampliando la relación de actividades sometidas a evaluación de impacto ambiental con la inclusión de las líneas aéreas de energía eléctrica con una tensión igual o superior a 220 kV y una longitud superior a 15 kilómetros.

Al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, el promotor, «Red Eléctrica de España, Sociedad Anónima» (REE), remitió con fecha 12 de abril de 1999 la memoria resumen del proyecto de construcción de la línea eléctrica a 400 kV Muruarte-Castejón que discurre por la Comunidad Foral de Navarra.

El proyecto promovido por REE, consiste en la construcción de una línea eléctrica aérea de 400 kV de aproximadamente 60 kilómetros de longitud que conecta la subestación de Muruarte con la subestación de Castejón (ambas en la Comunidad Foral de Navarra). El trazado sigue dirección norte-sur desde la subestación de Muruarte situada al sur de Pamplona, hasta la subestación de Castejón, situada en el margen derecho del río Ebro y discurre en paralelo en su primera y última parte a la línea eléctrica ya existente Orcoyen-Tafalla-La Serna y en su parte media al trazado de la autopista A-15, cruzando los ríos Aragón y Ebro.

Así mismo, el estudio de impacto ambiental incluye un análisis de alternativas de ubicación de la subestación de Muruarte de donde parte la línea eléctrica mencionada anteriormente.

Los objetivos de este proyecto son, en primer lugar, enlazar la ciudad de Pamplona y la zona media de Navarra con la Red Nacional de Transporte para posibilitar el suministro eléctrico y permitir la evacuación de los parques eólicos instalados en el área y, en segundo lugar, formar parte de un eje de transporte de energía eléctrica compuesto por los tramos Magallón-La Serna, La Serna-Castejón, Castejón-Muruarte, y Muruarte-Vitoria que facilitará el transporte de energía entre las comunidades autónomas del País Vasco, Navarra y Aragón.

Revisada la memoria resumen, y aceptada como documento válido que recoge las características más significativas del proyecto a realizar, el promotor, con fecha 30 de junio de 1999, remitió los ejemplares necesarios para iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Con fecha 16 de julio de 1999, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, inició un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto. Fueron consultadas un total de 75 entidades, entre las que se incluyen entidades de la Administración Estatal y Autonómica, ayuntamientos comprendidos en el área de estudio, varios centros de investigación y algunas asociaciones ecologistas. La relación de consultados y un resumen de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 3 de enero de 2000, remitió al promotor las respuestas recibidas, indicando la opinión del órgano ambiental con respecto a los aspectos más significativos que debían tenerse en cuenta en la realización del estudio de impacto ambiental.

Entre las respuestas recibidas cabe destacar la remitida por Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda del Gobierno de Navarra donde declara la conveniencia de la tramitación conjunta del proyecto de construcción de la línea eléctrica y de la subestación