

de asegurar la estabilidad del conjunto, es preciso realizar un dragado en caja para retirar los fangos existentes. Sobre dicho dragado se colocará una banqueta de material de cantera que sirva de apoyo al pie de la mota de recrecido. El dragado se realizará mediante draga de succión en marcha durante un período aproximado de dos meses. La mota se completa con la construcción de un muro de hormigón a todo lo largo, sobre el cual está prevista la colocación una serie de bolidos de 150 toneladas.

Las mediciones más significativas de la obra son las siguientes:

Dragado de fangos: 70.000 metros cúbicos.
 Relleno provisional de todo uno: 140.000 metros cúbicos.
 Relleno ampliación de la explanada: 270.000 metros cúbicos.
 Hormigón para estructuras: 9.500 metros cúbicos.
 Escolleras en mantos de protección: 90.000 toneladas.
 Acero para estructuras: 670 toneladas.
 Pilotes: 2.100 metros lineales.

El plazo de ejecución de las obras de atraque y la estación marítima anexa se estima en unos veinticuatro a treinta meses. Para los dragados se estima un plazo de unos dos meses.

En cuanto a la caracterización ambiental de la obra, se indica que los materiales a dragar pertenecen a la categoría I según las «Recomendaciones para la gestión de los materiales de dragado en los puertos españoles», por lo que el vertido de los mismos se realizará en una fosa utilizada para el vertido de dragados anteriores, situada cuatro millas al sur del puerto de Málaga.

Se estima que durante la fase de construcción del nuevo muelle se producirá un aumento de turbidez temporal en la columna de agua.

Así mismo, se producirá un aumento del nivel de ruidos fundamentalmente durante la fase de dragado y transporte de áridos, aunque el alejamiento de zonas habitadas hace que la población humana no resulte afectada. Respecto a la calidad paisajística no se verá alterada desde el exterior de las instalaciones y, en cualquier caso, las edificaciones e infraestructuras se realizarán con diseños de suficiente calidad.

Consultas realizadas

A continuación se resume el contenido de las contestaciones recibidas a las consultas realizadas por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental:

La Dirección General de Costas, tras señalar algunos aspectos legales relativos al vertido de los materiales dragados al mar, considera que el proyecto no debe tramitarse de acuerdo con el Real Decreto Legislativo 1302/1986 en tanto no se conozcan las características del material a verter en el mar, los datos del punto de vertido y los posibles impactos de este vertido sobre el entorno.

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía considera que la actuación no se encuentra incluida en los anejos de la Ley 7/1994, de 18 de mayo de Protección Ambiental y remite un informe elaborado por la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Málaga en el que indica, en primer lugar, que el proyecto no se encuentra incluido en ninguno de los anejos de la legislación autonómica. En caso de que el órgano ambiental decida someter el al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, considera que deberían contemplarse los siguientes aspectos: caracterización ambiental de la zona; el vertido del material dragado y el de escollera deberían realizarse de forma que se minimizara la turbidez y la tasa de sedimentación; seguimiento continuo de los impactos sobre la flora y fauna marinas tras las actuaciones y conservación posibles restos arqueológicos.

La Delegación Provincial de Málaga de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, siguiendo instrucciones de la Dirección General de Bienes Culturales, emite un informe en el que señala que la zona afectada por el proyecto es una localización de interés arqueológico denominada «Polígono de Málaga» o «Ensenada de Málaga» por lo que deberá realizarse una prospección arqueológica subacuática en toda la zona afectada por las obras. En función de los resultados de la prospección podrán realizarse otro tipo de intervenciones, tales como excavación, vigilancia, etc. Todas las actividades arqueológicas deberán ser autorizadas por la Delegación Provincial y ejecutadas por técnico arqueólogo subacuático competente.

La Dirección General de Pesca y Acuicultura de la Junta de Andalucía emite un único escrito para los dos proyectos que actualmente está tramitando la Autoridad Portuaria de Málaga (Nuevos atraques para cruceros y buques de pasajeros en la zona del morro del dique. Atraque Sur y Marina de Poniente en San Andrés) indicando que dada la influencia de esos proyectos, especialmente el de la Marina de Poniente, sobre el sector pesquero debería extenderse la consulta a la Federación Andaluza de Cofradías de Pescadores.

El Instituto Español de Oceanografía comunica que no tiene sugerencias que añadir al contenido de la memoria resumen.

El Ayuntamiento de Málaga realiza un análisis del Plan Especial de Ordenación del Espacio Portuario aprobado en 1998, en el que señala que el proyecto de atraque Sur viene reflejado en dicho Plan, aunque no ocurre así con las otras obras mencionadas en la memoria resumen (Estación Marítima, carretera de conexión y atraque Norte).

18810 RESOLUCIÓN de 24 de septiembre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Ronda Noroeste de Burgos. Conexión entre la N-623 y la futura Autovía León-Burgos», de la Dirección General de Carreteras 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 determinadas obras, instalaciones y actividades.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Ronda noroeste de Burgos. Conexión entre la N-623 y la futura autovía León-Burgos», se encuentra comprendido en el apartado a) del grupo 6 del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 22 de diciembre de 2000, la memoria-resumen del estudio informativo a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la citada 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 27 de marzo de 2001, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras 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 26 de junio de 2002 y en el Boletín Oficial de la Provincia de Burgos de 1 de julio de 2002.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 29 de octubre de 2002, la Dirección General de Carreteras 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.

Analizada la documentación recibida, y de acuerdo con lo especificado en el artículo 17 del Real Decreto 1131/1988, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental requirió, con fecha 3 de marzo de 2003, a la Dirección General de Carreteras información adicional relativa al análisis multicriterio y a la cartografía de determinadas alternativas.

Con fecha 9 de abril de 2003 la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un documento complementario al estudio informativo, cuyo resumen se recoge en el anexo V.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 5 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, el artículo 9.4.e) del Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Ronda noroeste de Burgos. conexión entre la N-623 y la futura autovía León-Burgos».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente: estudio informativo, estudio de impacto ambiental y resultado de la información pública, y completado el análisis ambiental con la visita a la zona de proyecto, se considera que, entre las alternativas contempladas en el estudio informativo, las que menos efectos negativos producen sobre el medio ambiente son la alternativa 2 en la zona I por su menor interferencia con los meandros del río Arlanzón y las alternativas 3 y 4 en la zona II por su menor ocupación de la vega del río Ubierna y el menor efecto barrera entre el núcleo de Quintanadueñas y Burgos.

No obstante, y dado que el análisis multicriterio presentado por el promotor en el que intervienen, además del objetivo ambiental, los objetivos económicos, territoriales y funcionales, concluye que la mejor alternativa es la formada por la alternativa 2 en la zona I, la alternativa 1 en la zona II y la alternativa 1 (duplicación) en la zona III, la presente declaración de impacto ambiental establece condiciones para la alternativa 2 en la zona I, las alternativas 1 y 3 en la zona II y la alternativa 1 (duplicación) en la zona III. Los puntos kilométricos citados en el condicionado de la presente declaración se refieren a los trazados definidos en el documento complementario al estudio informativo.

En consecuencia, para la realización de la alternativa que finalmente decida desarrollar la Dirección General de Carreteras tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación de la carretera, 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 proyecto.—La alternativa anterior deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

Zona I. Alternativa 2.

1.1 Con objeto de disminuir la ocupación de la vega del río Arlanzón el ramal de unión de la glorieta situada bajo la autovía León-Burgos con la Ronda Noroeste se proyectará de forma que acceda al tronco de ésta antes del p.k. 2+000 tal como figura representado uno de los ramales del estudio informativo.

1.2 Con objeto de disminuir la afección a la vega del río Arlanzón y a la zona de cultivos se dispondrá un viaducto único, entre los pp.kk. 1+450 y 1+750, sobre la carretera N-120, el Cauce Molinar y el nuevo acceso al polígono industrial de Villalonguejar.

1.3 Con objeto de disminuir la afección al río Arlanzón y su vegetación de ribera, el trazado en la zona del meandro antes del cruce de la Ronda sobre el mismo, se desplazará hacia el oeste de forma que la distancia del borde de la explanación al cauce no sea menor de 40 m. Se dispondrán balsas de retención de sedimentos, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos durante la ejecución de las obras en esta zona, pp.kk. 2+100 al 2+ 800, para retener los materiales arrastrados por las aguas de escorrentía.

1.4 Con objeto de disminuir la afección a la geomorfología, al paisaje y a la vegetación debido a la altura de los desmontes en la zona denominada Cuesta de la Paloma (pp.kk. 2+900-3+400), se elevará la cota de la rasante en esta zona.

1.5 Con objetivo de disminuir la altura de los desmontes y terraplenes en la zona en la que el trazado discurre a media ladera, pp.kk. 2+800 5+000, se proyectará el trazado de las dos calzadas de la autovía de forma independiente, salvo que se demostrase que no es conveniente desde el punto de vista ambiental.

1.6 El proyecto de construcción desarrollará en la zona I, entre el cruce del río Arlanzón (p.k. 2+800) y el paraje de el Patillo (p.k.3+500), el muro verde previsto con la longitud necesaria para evitar afectar a las laderas de fuerte pendiente existentes al norte de la E.D.A.R. de Villalonguejar.

1.7 La anchura de la mediana entre el cruce del río Arlanzón y el Ubierna será la mínima prevista en la Norma 3.1.IC. de Trazado, de la Instrucción de Carreteras (BOE de 2 de febrero de 2000).

Zona II. Alternativa 1.

1.8 Con objeto de disminuir la ocupación de la vega del río Ubierna, la afección al río en la zona de cruce sobre el mismo y a la zona de cultivos, se adoptará el trazado de la «Alternativa seleccionada modificada» que figura en el documento complementario al estudio informativo, que se refiere al tramo comprendido entre los pp.kk. 5+000 y 8+000. Este trazado se modificará a su vez desplazándolo hacia el norte entre los pp.kk. 6+000 y 8+000, una distancia de unos 100 m en la zona de máxima separación

y desplazando también el punto de cruce sobre Ubierna unos 100 m aguas arriba.

1.9 Con objeto de disminuir la altura de los terraplenes entre los pp.kk. 8+750 y 10+400 se bajará la altura de la rasante en esta zona adaptándola más al terreno.

1.10 El enlace con la carretera N-623, p.k. 11+500, del que en el estudio informativo solo se refleja la zona de ocupación máxima, se proyectará de forma que se minimice la ocupación y el movimiento de tierras, en especial los ramales que afectan al cerro Cuesta del Rey, que se desplazarán hacia el sur.

Zona II. Alternativa 3.

1.11 El enlace con la carretera N-623, p.k. 11+500, se proyectará de forma que se minimice la ocupación y el movimiento de tierras, en especial los ramales que afectan al cerro Cuesta del Rey, que se desplazarán hacia el sur, y el tronco en el cerro de Santervás.

Zona III. Alternativa 1.

1.14 Con el mismo objetivo de la condición anterior, el túnel previsto entre los pp.kk. 13+190 y 13+615 se prolongará de forma que la altura de los desmontes en las bocas no supere los 15 m. Las bocas del túnel se situarán fuera de las zonas vegetación arborea.

1.15 Con objeto de disminuir el efecto barrera para la fauna en la vaguada del p.k.12+825 se dispondrá un marco de dimensiones mínimas de 7 m de anchura por 3,5 m de altura.

2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación.

2.1 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 y la afección a la vegetación. 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. Durante el diseño y ejecución de los túneles previstos en la zona III se asegurará la no afección al pinar que se ubica en la montera de los túneles y en las laderas adyacentes.

2.2 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. Solamente se considerará tierra vegetal y se acopiará separadamente aquella que presente un cierto contenido en materia orgánica y nutrientes disponibles para las plantas así como propágulos y restos vegetales. El proyecto de construcción definirá los requisitos que deberán reunir las tierras para que sean consideradas como vegetales. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a 2 metros con objeto de posibilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.3 Debido al riesgo de incendio que presenta la zona III, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego.

2.4 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera de los ríos Arlanzón (alternativa 2, zona I) y Ubierna (alternativas 1 y 3, zona II), las pilas y los estribos de las obras de paso sobre éstos se situarán a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera, sin perjuicio de lo establecido al respecto en las condiciones 1 y 3.2. Durante la construcción de estas estructuras se minimizará la afección a la vegetación de ribera que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura.

2.5 Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes. No se abrirán nuevos caminos por el interior de los pinares existentes en la zona III y se evitará el tránsito de maquinaria en dicho entorno.

3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas.—Para preservar la calidad de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Duero de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

3.1 A pesar de que el estudio informativo no contempla rectificaciones ni canalizaciones de los cursos naturales de agua interceptados, en el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción, con objeto de no afectar significativamente a los mismos, se evitará la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

3.2 El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con 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 2 de protección de la vegetación de ribera. Las pilas se colocarán fuera de los cauces.

3.3 En las posibles zonas con riesgo de inundación temporal, correspondientes a la vegas de los ríos Ubierna y Arlanzón, se deberá realizar, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Duero, un análisis del posible efecto presa de la nueva infraestructura, diseñando los drenajes transversales de forma que se evite dicho efecto.

3.4 El proyecto de construcción deberá analizar la posible afección a los pozos, tanto en lo relativo a la cantidad como con la calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

3.6 Las aguas residuales generadas en las zonas de instalaciones y parques de maquinaria, así como las procedentes de la excavación de los túneles y de la excavación de los 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 o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Duero.

3.7 Conforme a las recomendaciones del estudio de impacto ambiental, el proyecto de construcción incluirá cámaras o balsas de retención, decantación y desengrasado para las aguas que durante la fase de explotación recoja el drenaje longitudinal de la carretera. Estos elementos deberán ser capaces asimismo de retener un vertido tóxico en caso de producirse un accidente en la carretera, evitando la contaminación de los cauces de los ríos Arlanzón y Ubierna.

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

3.9 Entre los pp.kk. 4+000 y 7+500 en el caso de optarse por la alternativa 1 en la zona II, y entre los pp.kk. 4+000 y 6+000 en el caso de optarse por la alternativa 3 en esa zona, durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras al río Ubierna garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

3.10 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 del Duero. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado.

4. Protección de la fauna.—Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

4.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

4.3 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para guiar a la fauna hacia los pasos, incorporando,

especialmente en áreas próximas a los enlaces estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada.

En la zona III, entre los pp.kk. 12+000 y 14+400, debido a la presencia de corzos, la separación entre postes de la valla debe ser como máximo de 4 m, alcanzar una altura de 1,70-2,20 m y ser de tipo cinegético o progresivo.

4.8 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna y de la mortalidad por atropello. Asimismo, en la zona III, incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la población de corzos existente en los pinares al este de Villatoro y el uso del corredor natural de la ladera de la Granja. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

5. Protección atmosférica.

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre la localidad de Quintanaduñas y sobre la edificación dispersa existente a lo largo del trazado, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos situados en las proximidades de la actuación, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a zonas de 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.

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

6. Protección contra el ruido.—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 las siguientes zonas:

Núcleo de Villagonzalo-Arenas donde el estudio de impacto ambiental prevee, para el caso de la alternativa 1 en la zona II, la ejecución de 820 m de pantalla acústica de 3,5 m de altura en el p.k. 7+400 teniendo en cuenta la modificación de trazado recogida en el documento complementario al estudio informativo y la requerida en la condición 1.

Zona industrial entre los pp.kk. 7+800 y 8+500 de la alternativa 1 en la zona II.

Zona próxima a los núcleos de Quintanaduñas (pp.kk. 8+000 al 8+700) y Villarmero (pp.kk. 9+800 al 10+200) de la alternativa 3 en la zona II.

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 originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los establecidos por la normativa del ayuntamiento de Burgos, que según el estudio de impacto ambiental son:

Zonas residenciales:

Leq (8 horas-22 horas) menor que 55 dB (A).

Leq (22 horas-8 horas) menor que 45 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (8 horas-22 horas) menor que 65/70 dB (A).

Leq (22 horas-8 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (8 horas-22 horas) menor que 45 dB (A).

Leq (22 horas-8 horas) menor que 35 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (8 horas-22 horas) menor que 55 dB (A).

Leq (22 horas-8 horas) menor que 45 dB (A).

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

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Carreteras enviará una copia del citado estudio acústico 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,

tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en el entorno de los núcleos de Quintanadueñas y Villagonzalo Arena, pudiéndose 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, especificándose 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 de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

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

7. Medidas de protección del patrimonio cultural.

7.1 En coordinación con la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico y arquitectónico. 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 citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural 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 se prestará especial atención al entorno de los pp.kk. 1+500 de la alternativa 2 en la zona I (yacimientos de Moral 4102 y camino de Santiago); 7+800 (yacimiento de Torreón 2206 y Villagonzalo-Arenas I 2207), 8+400 (yacimiento FFCC-La Dehesa 1309 y yacimiento del Val 1307), de la alternativa I en la zona II; 12+750 (yacimiento de Carreras 2403) y 14+000 (yacimiento de Cogolluda 2502 y yacimiento de Canaleja 2501) de la alternativa 1 (duplicación) en la zona III.

7.2 El proyecto de construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias y caminos históricos afectados, que según el estudio de impacto ambiental son los siguientes:

Alternativa 2 en la zona I: cañada real de San Pedro de Cardaña a Burgos (p.k. 0+350), camino de Santiago (p.k.1+700) y colada de Tardajos por Villalonguéjar (p.k. 2+900).

Alternativa 1 en la zona II: colada de Villalón (p.k. 4+800), colada del Camino Alto y Camino Viejo (p.k. 8+800), cañada real de Burgos a Villarmero (p.k. 9+300), y camino del destierro del Cid (p.k. 10+100).

Alternativa 3 en la zona II: colada de Villalón, colada de Lodoso, cañada real de Burgos a Villarmero y camino del destierro del Cid.

Alternativa 1 (duplicación) en la zona III): colada de Fuente Bermeja (p.k. 11+800), colada de Fuente Pastora (p.k. 13+000), colada de Fuente Canalejas (p.k. 13+250, sobre el túnel) y vereda de Burgos a Hurones (p.k. 14+400)

Dicha reposición, con base en la Ley 3/95 de vías pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, 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.

8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.—Durante las fases de construcción y explotación

de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea 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 y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición.

9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.—El balance de tierras previsto por el estudio informativo según alternativas es el siguiente:

Alternativa 2 en la zona I: 1.031.048 m³ de préstamos y 221.580 m³ de vertedero.

Alternativa 1 en la zona II: 1.234.973 m³ de préstamos y 131.236 m³ de vertedero.

Alternativa 3 en la zona II: 1.151.304 m³ de préstamos y 332.465 m³ de vertedero.

Alternativa 1 (duplicación) en la zona III: 138.429 m³ de vertedero.

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de vega de elevada capacidad agrológica, áreas ocupadas por pinar, acuíferos vulnerables a la contaminación y áreas de recarga, márgenes de los ríos Arlanzón y Ubierna, zonas de interés arqueológico, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico.

El emplazamiento final de los préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, 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 estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilidades de reutilización de esos sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

10. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.—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, emboaduras 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: muro verde previsto en la zona de la E.D.A.R. de Villalonguéjar; márgenes, riberas y vegas de los ríos Arlanzón y Ubierna; taludes entre los pp.kk. 2+700 a 3+500 de la alternativa 2 en la zona I por su visibilidad desde la vega del río Arlanzón; bocas del túnel en la ladera de la Granja y taludes en el paraje de la Chocolatera en la zona III.

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

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 todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Independientemente del muro verde previsto, 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.

Para disminuir el impacto paisajístico provocado por el desmonte en las embocaduras del túnel bajo la ladera de la Granja, se construirán falsos túneles que permitan su restauración con tierras, de manera que la parte frontal de la excavación quede completamente tapada y los taludes de acceso al túnel tengan pendientes máximas 3H:2V con objeto de evitar atrincheramientos y morfologías que impidan su revegetación. La altura máxima del desmonte en la embocadura del túnel será de 15 metros.

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 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados 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.

11. 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; así como para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará 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 detallándose, 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.

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 protectoras, correctoras y compensatorias, 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 la adecuación del proyecto a la presente declaración.

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, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas y correctoras exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

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 y correctoras, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

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, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Informe sobre el estado y efectividad de los dispositivos de protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre la permeabilidad de la autovía para la fauna a que se refiere la condición 4, así como la mortalidad por atropello a lo largo de todo el trazado.

En su caso, niveles sonoros y eficacia de las medidas correctoras aplicadas, a que se refiere la condición 6.

Estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a las que se refiere la condición 10.

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.

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.

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

12. 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 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 cual se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección de los suelos y de la vegetación, a la que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas, a la que se refiere la condición 3.

Medidas relativas a la protección de la fauna referido en la condición 4.

Estudio acústico y, en su caso, proyecto de medidas de protección, a que se refiere la condición 6.

Memoria final de la prospección arqueológica, programa de seguimiento y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado ni descubierto en las prospecciones, referida en la condición 7.

Mantenimiento de la permeabilidad territorial a que se refiere la condición 8.

Localización de todas las zonas de préstamos, vertederos y áreas de instalaciones auxiliares de obra a las que se refiere la condición 9, incluyendo la aprobación en su caso del órgano ambiental competente.

Medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a que se refiere la condición 10.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a la que se refiere la condición 11.

13. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y 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 memoria 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 finalmente elegida, desarrollada en el estudio informativo, 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 Carreteras, 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.

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, 24 de septiembre de 2003.—El Secretario general, Juan María del Álamo Jiménez.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza.	—
Diputación Provincial de Burgos.	—
Confederación Hidrográfica del Duero.	X
Delegación del Gobierno en Castilla y León.	X
Subdelegación del Gobierno en Burgos.	X
Dirección General de Urbanismo y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	—
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León.	—
Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León.	X
Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León.	X
Dirección General de Vivienda, Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León.	—
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	X
Secretaría General de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	—
Instituto Tecnológico Geominero de España.	—
Sociedad Española para Defensa del Patrimonio Geológico y Minero. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Minas.	—
Área de Ecología. Facultad de Biología. Universidad de León.	—
Cátedra de Ecología de la Facultad de Ciencias. Universidad de Salamanca.	—
Departamento de Análisis Ambiental de Castilla y León.	—
Unidad Técnica de Medio Ambiente. Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León.	—
A.D.E.N.A.	—
A.E.D.E.N.A.T.	—
Ecologistas en Acción.	X
F.A.T.	—
GREENPEACE.	—
S.E.O.	—
Sociedad Conservación de Vertebrados (SCV).	—
Colectivo Cantueso. Coordinadora Ecologista de Castilla y León.	—
Federación Ecologista de Castilla y León.	—
Asociación Cultural-Recreativa Pinilla y El Pedroso.	—
Colectivo Ecologista de Burgos.	—
Grupo de Estudios para Defensa de Ecologistas Burgaleses (GEDEB).	—
Grupo Naturalista C.I.E.	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental.	X
Ayuntamiento de Burgos.	X
Ayuntamiento de Tardajos (Burgos).	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Villalbilla (Burgos).	X
Ayuntamiento de Alfoz de Quintanadueñas (Burgos).	—
Ayuntamiento de Quintanilla-Vivar (Burgos).	X
Ayuntamiento de San Mamés de Burgos (Burgos).	—

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Duero del Ministerio de Medio Ambiente indica que se tenga en consideración la ley de Aguas de 2 de agosto de 1985 y el Reglamento del Dominio Público Hidráulico de 11 de abril de 1986 respecto de los cruces previstos con obras de fabrica de los cauces existentes, principalmente el río Arlanzón y el río Ubierna, que se definan claramente las afecciones al Dominio Público Hidráulico y que se determinen las medidas correctoras puntuales.

La Delegación del Gobierno en Castilla y León acusa recibo de la documentación.

La Subdelegación del Gobierno en Burgos acusa recibo y considera que el estudio está realizado correctamente.

La Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León señala que todos los corredores propuestos en el estudio afectan al Camino de Santiago en el enlace de los corredores con la futura autovía León-Burgos. Indica que debido a la existencia de numerosos yacimientos arqueológicos en la zona objeto de estudio, considera imprescindible establecer la realización de una prospección arqueológica intensiva que permita establecer las medidas correctoras. Indica que se evite en cualquier caso la remoción de terreno sobre el yacimiento arqueológico de Deobrigula de Tardajos.

La Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León señala que la afección a las vegas de Ubierna y Arlanzón, con suelos de alto valor agrológico y escasa disponibilidad e infraestructuras asociadas, sea considerada con una menor clasificación de capacidad de acogida; que se consideren los procesos de concentración parcelaria de los municipios de Alfoz de Quintanadueñas y Tardajos.

El Ayuntamiento de Burgos indica que de los corredores planteados se estima como más idóneo aquel que discurre por el norte de Quintanadueñas, al objeto de no producir una barrera real y urbanística entre este municipio y Burgos. Sugiere incluir como condicionante cultural, el Camino del Destierro del Cid, elemento catalogado y protegido por el PGOU de Burgos; considerar la afección a los caminos locales y rurales protegidos por el vigente PGOU de Burgos; analizar con precisión la afección a la Estación Depuradora de Aguas Residuales de Burgos; y obtener los niveles sonoros previstos en la fase de funcionamiento en las zonas residenciales (Villalonquejar, Villagonzalo Arenas, etc.) y en las industriales (EDAR, Polígono industrial, etc.) con los umbrales considerados en el PGOU de Burgos de 55dbA día y 45 dbA noche.

El Ayuntamiento de Villalbilla de Burgos acusa recibo y no formula sugerencias.

El Ayuntamiento de Tardajos informa de la afección a la red de abastecimiento de agua a Tardajos y a otros tres pueblos más, que pasa entre la Depuradora y la ladera de la cuesta, para que se considere y se reponga en su momento. También informa sobre la afección al sistema de riegos con caseta de derivación y tubería de elevación, así como del Canal denominado Río Arlanzón, margen derecha.

Ecologistas en Acción requiere un pliego de condiciones técnicas para conocer el tipo de restauración ambiental y un estudio del medio natural. Indica que la solución al sur de Quintanadueñas es menos idónea por el efecto barrera que se produciría y el efecto sonoro por ruidos producidos por el tráfico. Considera que la solución norte minimiza el impacto visual del paisaje. Propone la construcción de barreras sonoras en pasos elevados y enlaces a la altura del polígono de Villalonquejar; que se contemplen pasos de fauna en las zonas próximas al río Arlanzón y al río Ubierna; no situar la Ronda demasiado cerca del monasterio de Fredesval para evitar un fuerte impacto visual y sonoro; que se realicen catas arqueológicas en las zonas próximas a Villimar y proteger los posibles restos arqueológicos en la zona del túnel; situar el paso del río Arlanzón en zonas con menor vegetación de ribera; que se respeten los caminos agrícolas existentes; realizar una adecuada restauración vegetal y que se evite la destrucción de la red de caminos y cañadas.

La Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental acusa recibo y comunica la información a sus asociados.

El Ayuntamiento de Quintanilla Vivar considera que no se valora cualitativamente lo referente a la fauna y especialmente la presencia del corzo

en la zona, para lo que considera necesario la construcción de pasos de fauna. Indica que se refleje en el estudio la existencia del monte consorciado denominado Cinturón Verde de Burgos y n.º 3085 del elenco.

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León considera aconsejable utilizar el Mapa Forestal de España para el estudio de la vegetación de la zona y considera que se debería elaborar una lista de especies con su categoría de protección, ya que considera que se puede asegurar la presencia de varias docenas de especies de fauna protegida. Señala que se justifique la valoración dada a las unidades consideradas desde el punto de vista paisajístico. Indica que en El Arroyal no existe ningún Monte de Utilidad Pública; que se considere la vegetación natural como protectora de suelos y ligada a la pendiente del terreno; que se considere una preponderancia del paisaje sobre el resto de condicionantes ambientales; que se de una mayor ponderación del condicionante topográfico con el objeto de minimizar las zonas con grandes desmontes y terraplenes; y que se realice un estudio de los niveles de ruido previsibles.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

La ronda noroeste de Burgos, como conexión entre la N-623 y la futura autovía León-Burgos, se plantea como una carretera de nuevo trazado y doble calzada, con una velocidad de proyecto de 100 Km/h. La mediana se ha definido de manera que dé continuidad a toda la ronda de Burgos, por lo que ha quedado definida en 12 metros. El semiancho total es 16,25 m, lo que origina un ancho total de 32,50 m. A esta anchura se le añadirá la resultante por desmonte o terraplén.

El estudio divide el territorio en tres zonas independientes:

Zona I. Es la zona del enlace con la futura autovía de León-Burgos donde además se deben cruzar varias infraestructuras entre las que se encuentran la citada autovía, la línea ferroviaria Madrid-Hendaya, el acceso al polígono industrial de Villalonquejar y el Camino de Santiago. Se cruza el río Arlanzón en una zona de meandros por lo que se preveen protecciones mediante escollera. Los taludes de algunas alternativas entran en conflicto con el río por lo que se ha proyectado unas protecciones de escollera para los márgenes de la carretera en dichos puntos. Por último, se presenta como punto más complicado el paso por detrás de la depuradora de Villalonquejar, ya que la zona presenta un material muy inestable por lo que se ha adoptado la disposición de un talud vegetal, muy vertical, dando ángulos con la vertical de 30°, y minimizando de esta manera el movimiento de tierras y el impacto medioambiental. En esta zona se analizan las alternativas 1, 2 y 3. La 1 y la 3 más alejadas del yacimiento de Deobrigula (más orientales) y con diferente perfil longitudinal, ya que la primera salva mediante un paso inferior el cruce con la autovía León Burgos y la segunda lo hace con un paso superior. La alternativa 2 se acerca más al citado yacimiento y cruza el río Ubierna aguas abajo de donde lo hacen las anteriores alternativas.

Zona II. Esta zona empieza donde termina la zona anterior. A partir de este punto se divide en varias alternativas.

Alternativa 1: Discurre al sur de la población de Quintanadueñas, cruzando el río Ubierna próximo al polígono industrial de Villalonquejar, para ajustar el trazado al sur de la zona de Cuesta del Rey, punto donde conecta con la variante Norte.

Alternativa 2: Se corresponde con la alternativa anterior hasta la zona de Cuesta del Rey donde discurre más al norte para conectar con la variante Norte.

Alternativa 3: Discurre por el norte de la población de Quintanadueñas cruza el río Ubierna de una forma más perpendicular que las dos soluciones anteriores al noroeste de Quintanadueñas, a continuación discurre al Sur de la zona de Cuesta del Rey, punto donde se encuentra con la variante Norte.

Alternativa 4: Se corresponde con la alternativa 3 hasta después del cruce del río Ubierna para transitar al norte en la zona de Cuesta del Rey, donde conecta con la variante Norte.

Zona III. Esta zona incluye la duplicación de la calzada existente hacia el sur, desde la rotonda de Villimar hasta su entronque con la futura autovía N-623 a Santander. Se presenta un túnel de aproximadamente 560 m. En esta zona las diferentes soluciones se deben a las diferentes formas de conectar con las alternativas del tramo II.

El estudio informativo aporta un análisis multicriterio comparando las diferentes alternativas desde los objetivos ambiental, económico, territorial y funcional. La comparación se realiza independientemente para cada zona siendo la solución elegida la concatenación de la mejor alternativa en cada tramo. La ponderación dada por el estudio a cada objetivo es la siguiente: ambiental 30 %, económico 30 %, territorial 20 % y funcional

20 %. El estudio incluye un análisis de robustez y de sensibilidad, concluyendo que la alternativa más conveniente para el cumplimiento de los objetivos establecidos es la formada por la alternativa 2 en la zona I, la alternativa 1 en la zona II y la alternativa 1 en la zona III.

Esta alternativa tiene una longitud de 2.387 m en la alternativa 2 de la zona I, 7.159 m en la alternativa 1 de la zona II y 5.610 en la duplicación de la zona III, lo que hace un total de 15.156 m y prevé el cruce de los ríos Arlanzón y Ubierna mediante estructuras de 160 m y 75 m de longitud respectivamente y un muro vegetal de 825 m detrás de la depuradora de Villalonquejar. Para la alternativa 2 en la zona I se precisan 1.031.048 m³ de préstamos y 221.580 m³ de vertedero, y para la alternativa 1 en la zona II se precisan 1.234.973 m³ de préstamos y 131.236 m³ de vertedero.

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 Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: medio terrestre; medio hídrico superficial y subterráneo; climatología; vegetación; fauna; paisaje; usos del suelo; planeamiento urbanístico; servicios afectados; planificación de infraestructuras; medio humano; patrimonio cultural; y medio socioeconómico.

De la información del inventario de la situación preoperacional el estudio destaca, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental los siguientes: en el área de estudio no se encuentra ningún espacio acogido a figura legal de protección ambiental, ni autonómico, ni estatal, ni comunitario. Si aparecen numerosos hallazgos arqueológicos que se encuentran protegidos por la Ley del Patrimonio Histórico Español. No existen espacios singulares desde el punto de vista de su caracterización ambiental, salvo alguna masa forestal de escasa extensión y mediano valor natural, y la vegetación de galería de los ríos Ubierna y Arlanzón, en algunos casos muy degradada.

Los impactos característicos significativos de las diferentes alternativas atendiendo a las peculiaridades del medio donde se insertan son: la ocupación de la vega del río Ubierna; afección a yacimientos arqueológicos; posibles alteraciones en el río Arlanzón; afecciones acústicas; efecto barrera sobre la fauna; alteración del paisaje en la Cuesta de Burgos y pérdida permanente de explotaciones agropecuarias.

El estudio de impacto ambiental incluye, como medidas mitigadoras de impactos, las siguientes: protección de los niveles de calidad del aire (incluyendo 820 m de pantallas acústicas de 3,5 m de altura en el p.k. 3+000 de las alternativas 1 y 2 de la zona 2); protección del sistema hidrológico; protección de la fauna; protección de la vegetación; protección de suelos; protección de recursos culturales; protección de la permeabilidad territorial; y restauración ambiental de terrenos afectados.

El estudio indica que los préstamos se tomarán de canteras autorizadas o, en caso contrario, se seguirán los procedimientos precisos para su autorización. Respecto a los vertederos indica como posible zona de vertido la cabecera del arroyo de Nales, situada en el páramo inmediato a la Cuesta de Burgos, y como zonas alternativas para vertederos menos voluminosos parajes adyacentes como El Alto, Ayuno, Las Roturas.

Según el estudio los impactos residuales que permanecerán durante toda la vida del proyecto son: sobre la atmósfera (contaminación por el paso de vehículos a motor, generalizada en todo el tramo); sobre la fauna (perturbación de las comunidades faunísticas por la alteración del biotopo, especialmente en el área del corredor faunístico hacia el norte de la ciudad de Burgos); sobre el paisaje (impactos visuales de la presencia de la traza, provocados por mala integración visual de taludes); y sobre la socioeconomía (ruidos, limitación del desarrollo urbano en las franjas con niveles de ruido superior a las recomendadas; pérdida permanente de terrenos forestales y agrícolas y efectos económicos consecuentes).

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

El estudio de impacto ambiental concluye que todas las alternativas tienen impactos entre moderados y compatibles con la conservación de los valores ambientales, siendo de cualquier manera muy escasas las diferencias relativas entre ellas (la máxima diferencia entre la peor y la mejor no llega al 8%). Desde el punto de vista ambiental, la más adecuada es la alternativa 4 en la zona II combinada con alternativa 1 o 3 en la zona I, aunque la alternativa 4 en la zona II con la alternativa 2 en la zona I se diferencia de la anterior en sólo un 0,26%. La peor solución desde el punto de vista ambiental es la combinación ZII-S3 con ZI-S2.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el período de información pública se han presentado un total de 14 alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

El Ayuntamiento de Burgos remite un informe técnico elaborado por la Gerencia de Urbanismo de ese ayuntamiento en el que indica que existen otros indicadores sociales y económicos no considerados en el análisis multicriterio, por lo que ya se informó como corredor más favorable el que discurre al norte de la población de Quintanadueñas, consideración que hace de nuevo en el trámite de información pública. Indica que se observen protecciones del suelo rústico, restituciones de afecciones a caminos rurales y locales, y se respete el ámbito de protección de infraestructuras situado junto a la depuradora de aguas residuales para su ampliación.

El Ayuntamiento de Alfoz de Quintanadueñas presenta dos alegaciones: en la primera pide un paso sobre la ronda para la carretera BU-622 y en la segunda se opone al trazado seleccionado por el estudio informativo (ZII-AI) por carecer de justificación urbanística y de una explicación clara de la valoración ambiental. Solicita que se realice un trazado por el norte del pueblo de Quintanadueñas bordeando el pie de la ladera por los términos de Fuentevicente, Romilán y Celada, y que continúe en el pueblo de Villarmero por los términos de Aguarroyal, El Chorro y La Serna.

El Colegio Oficial de Arquitectos en Castilla y León alega que el estudio informativo ha ignorado los parámetros de ordenación territorial y urbanística; que la alternativa propuesta en la zona II supone una barrera físico-visual infranqueable entre Burgos y Quintanadueñas; y que el barrio de Villagonzalo Arenas sentiría los efectos de la contaminación acústica y se desvincularía del núcleo rural con su explotación agrícola del vega del río Ubierna. Indica que existen contradicciones entre el estudio de impacto ambiental y el estudio informativo en lo relativo a la valoración de alternativas. Entiende que la selección del trazado norte sería más adecuada.

La asociación ASPANIAS (asociación de padres y familiares de personas con retraso mental) alega que la alternativa elegida afecta a terrenos de su propiedad, afectaría por contaminación acústica a las personas atendidas por la asociación y supondría una barrera urbanística. Considera más adecuada la solución norte.

D. Gerardo Sanz-Rubert Ortega advierte que la duplicación prevista en la zona III de la variante norte entre Villimar y la N-623, deberá cumplir con las condiciones de la declaración de impacto ambiental formulada sobre la variante norte el 2 de junio de 1.995, especialmente la relativa a protección del patrimonio cultural y del cinturón verde de Burgos.

D. Miguel Ángel Moreno Gallo expone que la ronda puede afectar a la calzada romana Tarragona-Astorga que discurre al norte de la depuradora de Villalonguéjar y del río Ubierna, en el lugar conocido como Cuesta de la Paloma. Solicita que el proyecto de construcción incluya las medidas de protección necesarias.

D. Julio Santillana Mata aporta un informe técnico de un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos que concluye que el trazado al norte de Quintanadueñas evita el paso por suelo urbano; no produce efecto barrera entre Burgos y Quintanadueñas; no precisa de medidas correctoras de contaminación acústica y respeta los terrenos más fértiles de la vega del río Ubierna, por lo que no considera la alternativa 1 en la zona II como la más beneficiosa.

Dos alegaciones de particulares advierten sobre la contaminación acústica de las alternativas 1 y 2 en la zona II sobre fincas de su propiedad.

Varias alegaciones indican su disconformidad con la alternativa elegida y consideran más adecuada una alternativa al norte de Quintanadueñas por motivos ya expuestos en las anteriores alegaciones.

La Junta vecinal de Villarmero considera la alternativa elegida en la zona II (alternativa 1) la más idónea para el término municipal de Alfoz de Quintanadueñas y la menos perjudicial para el desarrollo de la localidad de Villarmero.

ANEXO V

Resumen de documento complementario al estudio informativo

El documento complementario al estudio informativo incluye las planas y perfiles longitudinales de determinadas alternativas correctamente kilometrados y un anejo de aclaraciones sobre el análisis multicriterio del estudio informativo.

El citado análisis recoge que para desde el punto de vista medioambiental la alternativa preferible para la zona I es la 1 seguida de la 2 y la 3, y para la zona II es la 4 seguida de la 3, 2 y 1.

Con la ponderación realizada en la que se incluyen, además del criterio ambiental, el económico, el territorial y el funcional, las alternativas quedan ordenadas de mejor a peor de la siguiente manera: Zona I: alternativas 2, 1 y 3. Zona II: alternativas 1, 2, 4 y 3.

El análisis multicriterio concluye que la alternativa más conveniente para los objetivos establecidos es la formada por la zona 1 alternativa 2, zona II alternativa 1 y zona III alternativa 1.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

18811 *RESOLUCIÓN de 25 de septiembre de 2003, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se autoriza definitivamente a Elyo Gymsa Ibérica, S. A., a ejercer la actividad de comercialización, y se procede a su inscripción definitiva en la Sección 2.ª del Registro Administrativo de Distribuidores, Comercializadores y Consumidores Cualificados.*

Visto el escrito presentado por Elyo Gymsa Ibérica, S. A., de fecha 3 de septiembre de 2003 por el que solicita la autorización para ejercer la actividad de comercialización así como la inscripción definitiva en el Registro Administrativo de Distribuidores, Comercializadores y Consumidores Cualificados, en la sección correspondiente.

Vistos los artículos 44.2 y 45.4 de la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico.

Considerando lo dispuesto en los artículos 72 y 73 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica, así como en la Sección Segunda, del Capítulo III, del Título VIII, de dicho Real Decreto.

Considerando que Elyo Gymsa Ibérica, S. A., estaba de forma definitiva autorizada para ejercer la actividad de comercialización e inscrita definitivamente en la Sección 2.ª del Registro Administrativo de Distribuidores, Comercializadores y Consumidores cualificados, según consta en la Resolución de la Dirección General de Política Energética y Minas de fecha 26 de junio de 2001, y que debido a «no haber hecho uso efectivo y real de la autorización para comercializar energía eléctrica durante el plazo de un año desde la fecha de la publicación en el BOE de la Resolución de 26 de junio de 2001», la citada Dirección General, con fecha 15 de julio de 2003 dictó Resolución por la que se revocaba la autorización e inscripción definitiva de Elyo Gymsa Ibérica, S. A., en la Sección 2.ª del mencionado Registro Administrativo.

Teniendo en cuenta que Elyo Gymsa Ibérica, S. A., ha solicitado nuevamente con fecha 3 de septiembre de 2003 su autorización e inscripción definitiva como comercializador de energía eléctrica y que en dicho escrito manifiesta seguir cumpliendo con los siguientes requisitos necesarios para su autorización provisional e inscripción previa como empresa comercializadora: mantener sus condiciones legales y su alta en el Impuesto de Actividades económicas.

Considerando que Elyo Gymsa Ibérica, S. A., mantiene suscrito su contrato de adhesión a las reglas y condiciones de funcionamiento y liquidación del mercado de producción de energía eléctrica así como el correspondiente aval, según consta en la certificación de la Compañía Operadora del Mercado Español de Electricidad, S. A., de 3 de septiembre de 2003, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 190 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre.

La Dirección General de Política Energética y Minas resuelve:

Proceder a la autorización definitiva de la empresa Elyo Gymsa Ibérica, S. A., con domicilio social en Madrid, C/ Vizconde de Matamala, n.º 1, para el desarrollo de la actividad de comercialización, así como a la inscripción definitiva en la Sección 2.ª del Registro Administrativo de Distribuidores, Comercializadores y Consumidores Cualificados, con el número de identificación R2-134.

A partir de la recepción de la presente Resolución Elyo Gymsa Ibérica, S. A., estará obligada a la remisión de la información a que se refiere el artículo 192 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, procediéndose en caso contrario a la baja en la inscripción efectuada.