

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

10945 *RESOLUCIÓN de 24 de mayo de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía N-627 Quintanaortuño-Montorio-Aguilar de Campoo», 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 el Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte, para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, por el que reestructuran los departamentos ministeriales, en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales y en el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de los proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Autovía Nacional N-627 -Quintanaortuño -Montorio -Aguilar de Campoo» se encuentra comprendido en el apartado a del grupo 6 del anexo I del Real Decreto Legislativo antes referido, 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 23 de abril de 1999, 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 21 de febrero 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 consultados en esta primera fase, así como un 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 14 de agosto de 2002.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 4 de abril de 2003, 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.

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, 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, 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, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 23 de mayo de 2005, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía N-627 Quintanaortuño -Montorio -Aguilar de Campoo».

Declaración de impacto ambiental

El estudio informativo realiza un análisis multicriterio para la selección de la alternativa más adecuada, valorando conjuntamente los aspectos económico, ambiental, de planeamiento urbano, de trazado, de tráfico, de geología y geotecnia, y de compatibilidad con otras infraestructuras, obteniendo la mejor valoración la alternativa seleccionada I-A, II, III-A y IV-A, aunque ésta no es la alternativa mejor valorada

ambientalmente según el estudio de impacto ambiental, que propone la solución I-B, II, III-A y IV-C.

Sin embargo es de señalar que tras el análisis de la documentación y de las características de la zona del proyecto, se ha podido comprobar que la construcción de la alternativa I-A no generaría afecciones de carácter grave. Además es significativo tener en cuenta que, con independencia de que la solución túnel es por lo general menos impactante ambientalmente que cualquier otra, la captación previsible del tráfico en la solución I-B supondría que el 50% del tráfico continuara circulando por dentro del núcleo urbano de Ubierna, con las consiguientes molestias.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente, referida anteriormente, y completada la información con la visita a la zona del proyecto se considera que la alternativa medioambientalmente más favorable es: I-A, II, III-A y IV-C. Para su realización, 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 correctoras y preventivas 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

El trazado de la alternativa seleccionada, tal y como viene definida en el estudio informativo sometido a información pública, deberá modificarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, en los siguientes aspectos:

1.1 Se localizará el paso óptimo sobre el río Ubierna y se ajustará el trazado, de forma que se afecte en grado mínimo a las formaciones de ribera.

1.2 Se mantendrá el paralelismo y proximidad a la vía actual, pero no se superpondrá, en ningún caso, dada la situación de su firme de gravamento.

1.3 En la zona de Basconillos, entre los pp.kk. 39+000 al 42+000, en la medida de lo posible, el trazado se ajustará a la media ladera, saliendo de la zona inundable y respetando la mayor superficie posible de fincas dedicadas al cultivo de la patata.

1.4 Se estudiará la posibilidad de trasladar el enlace previsto en el p.k. 52+100 al p.k. 52+500, diseñando otro enlace de conexión con la carretera C-621, en Quintanas de Valdelucio.

1.5 En Rebolledo de la Inera, en el entorno del p.k. 58+000, se verá la posibilidad de ajustar el trazado para minimizar la afección a los cultivos de la zona.

1.6 En toda la vía, y especialmente al salir del túnel de Aguilar, se estudiará de forma pormenorizada el ajuste de la rasante, al objeto de minimizar los movimientos de tierras y con ello el volumen de materiales sobrantes destinados a vertedero.

2. Mantenimiento de la permeabilidad territorial

Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura el promotor propone mediante la aplicación de las medidas oportunas:

Asegurar el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

Reponer todos los caminos rurales. La sección de los caminos se ajustará de acuerdo con las necesidades de tránsito de maquinaria agrícola.

Proyectar los caminos de servicio paralelos a la vía rápida que sean necesarios para asegurar el acceso a todas las fincas.

Garantizar durante la construcción y explotación de la nueva carretera la continuidad del funcionamiento de los servicios interceptados (red de saneamiento, red de abastecimiento, líneas eléctricas, líneas telefónicas, etc.), prestando una especial atención a los sistemas de riego locales.

Tanto la reposición de estos servicios, como la reposición de los caminos interceptados, se coordinarán con los responsables de su explotación y con los ayuntamientos afectados, con el fin de optimizar el número de pasos y minimizar la longitud de los recorridos y de las ocupaciones de dichas reposiciones.

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, el promotor propone establecer en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Duero, o la Confederación Hidrográfica del Ebro 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 rectifi-

cación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

3.2 El diseño de los viaductos 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 5 de protección de la vegetación de ribera. Las pilas se colocarán siempre fuera de los cauces.

3.3 Todas las obras proyectadas y las operaciones que se lleven a cabo dentro del dominio público hidráulico, se deberán notificar a la Confederación correspondiente (Ebro o Duero), para su evaluación y tramitación de la correspondiente autorización según lo establecido en el artículo 126 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

3.4 Las aguas residuales generadas en las zonas de instalaciones y parques de maquinaria así como las procedentes de la excavación de los estribos y pilas del viaducto 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, o del Ebro, según los casos.

3.5 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 interceptados.

3.6 Los residuos como aceites, combustibles, cementos, restos de hormigonado, escombros, etc., procedentes de la zona de instalaciones durante la fase de construcción, se gestionarán según la normativa aplicable. En ningún caso se verterán dichos residuos al terreno o a los cursos de agua.

3.7 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 a los cauces con los que se linda o atraviesa.

Se garantizará 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.

3.8 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, 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 del organismo de cuenca del Ebro o del Duero, según los casos. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado.

3.9 No se ubicarán parques de maquinaria ni instalaciones auxiliares de obra en aquellas zonas que puedan afectar al sistema hidrológico, ya sea directamente, por escorrentía o por erosión. Asimismo, se procederá a la impermeabilización del parque de maquinaria, especialmente de la zona donde se realicen las operaciones de mantenimiento de la maquinaria empleada en la obra.

4. Prevención de la contaminación acústica y atmosférica

4.1 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 la presente condición, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las siguientes zonas:

Zona próxima al propuesto Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Riberas de la subcuenca del río Arlanzón.

P.k. 2+700, entorno de la ermita de Montes Claros.

P.k. 6+000 al p.k. 6+500, en San Millán de Ubierna.

P.k. 47+000 al p.k. 47+500, en Llanillo.

4.2 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. En el entorno del LIC se evitará el empleo de pantallas acústicas transparentes en las que la avifauna pueda chocar.

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

Zonas residenciales:

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

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

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (las 24 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

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

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

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (las 24 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas de LIC (medidas a 200 metros del borde de la infraestructura y a una altura de 1,5 metros):

Leq (las 24 horas) menor que 60 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.

4.3 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 de San Martín de Ubierna y de Llanillo, 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.

4.4 Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, propone la incorporación de 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.

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

4.6 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir 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, el promotor propone la realización de 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.

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

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

5.1 Antes del comienzo del desbroce el promotor propone el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afeción 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. El jalonamiento provisional deberá ser claramente visible, consistente y de difícil desplazamiento, dejando una altura mínima de 50 cm. entre la cota del suelo y el límite inferior de la malla del cerramiento.

El anterior jalonamiento será especialmente estricto en las zonas comprendidas entre los pp.kk. 14+500 al 18+400; 27+000 al 31+100 y 34+500 al 35+000, por su proximidad al propuesto Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) y entre los pp.kk. 4+800 al 5+000, 6+800 al 7+000, 34+800 al 36+500, 38+300 al 38+600, 39+500 al 41+200, 42+000 al 44+500, 51+600 al 52+200 y 61+500 al 61+800, para minimizar la afeción a la vegetación de ribera.

También se propone la recuperación de la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra, estimada en 1.358.000 m³ para su posterior utilización en los procesos de restauración. 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 los 1,5 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 necesario, su siembra riego y abonado periódico.

5.3 Debido al riesgo de incendio en los tramos con los robledales de Quintanar del Pino y de Urbel, 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 especialmente 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.

5.4 Dada la abundancia de viario en la zona por la que discurre el trazado, se utilizarán como caminos auxiliares de obra los caminos existentes y la superficie a ocupar por la traza, prohibiéndose, siempre que sea técnicamente posible, la apertura de nuevos caminos de acceso. En caso de que fuera necesaria dicha apertura, se incluirá en el proyecto de construcción la justificación de esta necesidad, así como las medidas ambientales necesarias para garantizar su correcto uso y restauración tras la finalización de las obras.

5.5 Una vez finalizada la obra, se procederá a la limpieza total de las superficies afectadas por las obras, así como a la restauración de las mismas, especialmente las zonas ocupadas por instalaciones temporales.

6. Protección de la fauna

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, el promotor propone llevar a cabo las siguientes medidas:

6.1 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 tipo marco; 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.

La localización de estos pasos es la siguiente:

Marcos de 6,50 x 3,50 m) en los pp.kk. 14+100; 23+800; 30+150; 39+050; 49+500 y 56+700.

Los viaductos previstos se encuentran en los pp.kk. siguientes:

4+850: longitud 60 metros.
21+200: longitud 50 metros.
22+050 longitud 50 metros.
23+050 longitud 50 metros.
61+750 longitud 300 metros.

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.

6.2 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura se realizará mediante un vallado continuo. La valla deberá reforzarse con otra de altura mínima de 50 cm constituida por una malla de luz inferior a 2 cm o por una superficie lisa. El vallado 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.

Asimismo, para evitar el acceso de la fauna a la calzada y su atropello, la valla deberá alcanzar una altura mínima de 1,70 metros, ir enterrada un mínimo de 40 cm, con una separación máxima entre postes de 2 metros y ser de tipo cinético o progresivo en las zonas colindantes con el LIC Riberas de las subcuencas del río Arlanzón.

6.3 Con objeto de minimizar la afección sobre las especies más valiosas que habitan en la zona, no se realizarán despejes, desbroces, voladuras, movimientos de tierra ni actividades generadoras de ruido durante el período del 1 de abril a 30 de junio en los referidos tramos colindante con el LIC Riberas de las subcuencas del río Arlanzón.

6.4 En la fase de explotación se evitará la iluminación de la carretera en los mismos tramos referidos anteriormente. Caso de justificarse su necesidad, deberá realizarse mediante fuentes que estén provistas de deflectores que concentren el haz de luz dirigiéndolo hacia el suelo.

6.5 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. Asimismo, en los tramos colindantes con el LIC se incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

7. Protección del patrimonio cultural

7.1 El promotor propone llevar a cabo, en coordinación con la Consejería de Cultura y Turismo, de la Junta de Castilla y León, una prospección arqueológica intensiva 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.

8. Localización de zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares

El balance de tierras necesario para la construcción de la alternativa seleccionada, según el estudio informativo, es el siguiente:

Excavación sin clasificar (m³): 5.050.000.
Relleno (m³): 6.584.000.
Necesidad de préstamos (m³): 1.534.000.

Aunque el material procedente de excavación se considere apto en todo su volumen para ser utilizado en los terraplenes, se estima necesario un volumen importante de préstamos. La memoria del estudio informativo presenta una relación de 12 localizaciones, repartidas por toda la traza, que podrían ser usadas como fuente de materiales. Respecto a vertederos, se ha localizado, asimismo, una serie de 6 emplazamientos cercanos a la traza, que se definen como las posibles zonas de vertido del sobrante de excavación.

8.1 El vertido de los excedentes de la excavación se realizará en los emplazamientos definidos en el estudio informativo o en otros vertederos ya existentes debidamente autorizados. En el caso de que los referidos emplazamientos no dispongan de la capacidad suficiente, se deberán localizar nuevos emplazamientos, de acuerdo a una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares que deberá incorporar el proyecto de construcción, realizada a escala no inferior a 1: 5.000. El promotor ha definido las siguientes categorías de restricción:

Zonas de Exclusión Total: Son zonas que, dados los valores ambientales que se pondrían en riesgo, se impide que se utilicen para vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares, incluyendo dentro de estas zonas las áreas protegidas por la Red Natura, los suelos de las clases agrológicas I y II, las formaciones arbóreas de bosque caducifolio y bosque ribereño y pantanoso, los cursos de ríos, arroyos, sus vegas y zonas inundables, el patrimonio inmueble (edificaciones, monumentos, yacimientos arqueológicos, etc.) y las zonas urbanas.

Zonas de Restricción: Son zonas que, dados los valores ambientales que se pondrían en riesgo, se permite que se utilicen para vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares sólo si no existe una alternativa opcional mejor, viéndose obligada su utilización por razones técnicas incuestionables y siempre y cuando se adopten las medidas necesarias para minimizar la afección en lo posible. Estas zonas incluirían los suelos de la clase agrológica III, las zonas de repoblación, monte bajo y matorral.

Zonas Libres: aquellas en las que no se pondrían en riesgo valores ambientales especiales y en las que se permiten vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares.

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.

Para la obtención de préstamos y 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.

9. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra

El promotor propone redactar 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 dicho 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, tanto en el tronco de la vía como en los enlaces, 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 los cursos de agua: entre los pp.kk. 4+800 al 5+000, 6+800 al 7+000, 34+800 al 36+500, 38+300 al 38+600, 39+500 al 41+200, 42+000 al 44+500, 51+600 al 52+200 y 61+500 al 61+800 asimismo, se cuidarán los taludes correspondientes a los enlaces que finalmente se definan en el proyecto de construcción. 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.

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

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

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 5, 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.

Todos los datos y conceptos del mencionado proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, figurarán en la memoria, planos y anejos, pliego de prescripciones y presupuesto del proyecto de construcción.

10. 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, correctoras y compensatorias 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, correctoras y compensatorias, 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 niveles sonoros, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre el estado y efectividad de los pasos para la fauna, de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape y valoración de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 9.

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.

11. 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 trazado, 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 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.

Medidas relativas a la protección de los suelos y de la vegetación, a que se refiere la condición 5.

Medidas relativas a la protección de la fauna, a que se refiere la condición 6.

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 7.

Emplazamiento definitivo de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, y delimitación de zonas de exclusión, con los planos correspondientes, a que se refiere la condición 8.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 9.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 10.

11. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras

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 I-A, II, III-A y IV-C, de acuerdo con 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 Junta 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 mayo de 2005.-El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ANEXO I

Relación de organismos consultados y síntesis del contenido de las respuestas recibidas de las consultas previas

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza.	-
Confederación Hidrográfica del Duero.	-
Confederación Hidrográfica del Ebro.	X
Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León.	-
Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León.	X
Delegación de Gobierno en Castilla y León.	-
Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	X
Diputación Provincial de Burgos.	-
Diputación Provincial de Palencia.	X
Subdelegación de Gobierno en Burgos.	-
Subdelegación de Gobierno en Palencia.	-
Ayuntamiento de Aguilar de Campoó (Palencia).	-
Ayuntamiento de Rebolledo de Traspesca (Burgos).	-
Ayuntamiento de Fuentelucio de Lucio (Burgos).	-
Ayuntamiento de LLanillo (Burgos).	-
Ayuntamiento de Mundilla (Burgos).	-
Ayuntamiento de Pedrosa de Valdelucio (Burgos).	-
Ayuntamiento de Basconcillos del Tozo (Burgos).	X
Ayuntamiento de Santa Cruz del Tozo (Burgos).	X
Ayuntamiento de la Piedra (Burgos).	-
Ayuntamiento de Urbel del Castillo (Burgos).	-
Ayuntamiento de la Nuez de Arriba (Burgos).	-
Ayuntamiento de Montorio (Burgos).	-
Ayuntamiento de San Martín de Ubierna (Burgos).	X
Ayuntamiento de Ubierna (Burgos).	X
Ayuntamiento de Quintanaortuño (Burgos).	-
Instituto Tecnológico Geominero de España.	-
Servicio de Investigación Agraria en Valladolid.	-
A.D.E.N.A.	-
A.E.D.E.N.A.T.	-

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
C.O.D.A.	-
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG).	-
Ecologistas en Acción.	-
F.A.T.	-
Greenpace.	-
S.E.O.	-
Asociación Cultural-Recreativa Pinilla y El Pedroso.	-
Colectivo Ecologista de Burgos.	-
Colectivo Ecologista Palentino.	-
Grupo de Estudios para Defensa de Ecosistemas Burgaleses (GEDEB).	-
Grupo Naturalista C.I.E.	-
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental.	-

Síntesis del contenido de las respuestas recibidas de las consultas previas.

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León considera que existen algunas deficiencias en la documentación remitida a la hora de relacionar y definir los Montes de Utilidad Pública y Consorciados.

También señala que se han detectado errores en la vegetación potencial, así como el nivel de protección asignado a algunas especies afectadas como son el *Fraxinus excelsior* y *Fraxinus angustifolia*. Considera que no se hace mención en la memoria-resumen a la presencia en la zona de interesantes enclaves de turberas, siendo esta omisión importante ya que los corredores planteados al oeste de Basconcillos del Tozo parecen afectar de alguna manera a hábitats de este tipo. Con relación a las masas de choperas, considera que no habría problemas para ser ocupadas por los corredores planteados.

También señala errores en el análisis de la fauna que sería necesario corregir.

Por último esta Dirección General realiza una serie de consideraciones sobre los diferentes corredores planteados y el trazado de la carretera actual que sería necesario mantener.

La Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León señala que faltan por incorporar los yacimientos incluidos en el inventario arqueológico de Castilla y León, así como que el 20% de los yacimientos recogidos no aparecen en la cartografía.

La Diputación de Palencia apoya la construcción de la vía de conexión por ser beneficioso para las provincias de Palencia y Burgos.

La Confederación Hidrográfica del Ebro afirma que el proyecto no afecta a ninguna infraestructura de la Confederación, por lo que se abstiene de aportar sugerencias.

El Ayuntamiento de Basconcillos del Tozo realiza una serie de consideraciones relacionadas con los terrenos afectados, accesos a zonas de servicios y movimiento de vehículos lentos y maquinaria agrícola.

La Junta Vecinal de Santa Cruz del Tozo en Burgos, indica posibles afecciones a la arboleda existente entra el río y el pueblo, así como a los terrenos de cultivo y a los pasos tradicionales de rebaños de ovejas. Asimismo solicitan caminos paralelos a la carretera para vehículos agrícolas.

La Junta Administrativa de Ubierna en Burgos, realiza una serie de consideraciones por las que desaconsejan el corredor previsto en el sub-tramos que les afecta, proponiendo un trazado alternativo, que deberá ser analizado en el estudio de impacto ambiental, antes de la elección del trazado definitivo.

La Asociación de Vecinos de San Martín de Ubierna plantea una serie de dudas sobre las motivaciones que han llevado a plantear los diferentes corredores en tramos que a ellos les afectan. También requieren detalles de las soluciones constructivas en las zonas que a ellos les afectan.

Los Vecinos de Ubierna consideran que en la documentación presentada no se hace referencia a la ermita de Montes Claros, ni a los yacimientos arqueológicos existentes y catalogados por la Junta de Castilla y León.

También señalan posibles afecciones a la vega, así como que las alternativas propuestas limitarían la expansión urbanística, turística y agropecuaria de la zona.

La Asociación G.R.E.C.O.S. expone una lista de las principales especies amenazadas que pueden sufrir severas repercusiones si se mantiene el trazado propuesto en el valle de San Martín de Ubierna y alrededores.

Por lo tanto, el estudio de impacto ambiental, deberá comprobar la existencia de dichas especies, entre las que destaca el lobo, por lo que se deberán fijar sus corredores de comunicación y se localizarán y dimensio-

narán los pasos necesarios para evitar el efecto barrera que pudiera producir la nueva infraestructura.

GALPIZA S.L. considera conveniente, para establecer el trazado de la nueva vía, tener en cuenta el trazado de la carretera actual y no el de la antigua. Asimismo si no se tiene en cuenta esta sugerencia, solicitan que se considere la posibilidad de la ampliación máxima del corredor hacia la zona del norte (zona del cornitozo), lo más próximo al pueblo de Basconillos del Tozo.

ANEXO II

Resumen del estudio informativo

1. Objeto del estudio informativo

El estudio informativo tiene por objeto recopilar y analizar los datos necesarios que permitan definir las alternativas viables para la construcción de la autovía nacional 627 entre las localidades de Quintanaortuño y Aguilar de Campoo, con propuesta de la alternativa más favorable, para su desarrollo en posterior proyecto de construcción que sirva de base a su licitación.

2. Características básicas de las alternativas planteadas

Las características más reseñables de la Autovía son:

Calzadas: 2 x 7,00 m.
Arcenes exteriores: 2 x 2,50 m.
Arcenes interiores: 2 x 1,00 m.
Mediana: 4,50 m entre bordes de plataforma.

El resto de características se corresponden con las indicadas en las «Normas de Trazado de Carreteras 3.1-IC», aprobadas el 27 de septiembre de 1999, para una autovía de 120 km/h de velocidad de proyecto.

Las dimensiones de la cuneta están previstas para que no sea necesario, como regla general disponer barrera de seguridad en los desmontes, al ser la inclinación transversal superior a 5H:1V, la distancia al obstáculo de 9 m y los radios de las curvas mayores o iguales a 1.500 m, según se indica en la tabla 2 de la O.C. 321/95 «Recomendaciones sobre Sistemas de Contención de Vehículos», para accidentes normales. Los taludes de la cuneta cumplen con lo indicado en el apartado 3.6.3 de la «Instrucción 5.2 -IC Drenaje Superficial» sobre taludes máximos de seguridad de cunetas.

3. Tramificación

El área de estudio se había dividido en tres tramos, en consonancia con los distintos corredores planteados en la Fase A del estudio informativo, de manera que se pudiesen estudiar las distintas alternativas de manera homogénea.

Además de estos tramos, la solicitud planteada por una de las respuestas recibidas en la fase de «Consultas Previales Ambientales», de que se estudiaran otra alternativas que no discurren entre los núcleos urbanos de Ubierna y San Martín de Ubierna, llevó a considerar en la Fase B otra alternativa, dentro de la primera parte del tramo I, que cumpliera tal condición, por lo que, definitivamente la zona quedó dividida en cuatro tramos.

El primero de ellos contempla 2 alternativas, el segundo una única alternativa, el tercero presenta 2 y el cuarto y último tiene 3 alternativas.

Tramo I.

Se han planteado dos alternativas, una en el corredor 1 de la Fase A y la otra en un nuevo corredor estudiado derivado del proceso de consultas ambientales.

Este tramo es el que presenta mayores dificultades orográficas con la presencia de dos túneles para ambas alternativas, y en el caso de la alternativa I-A una pérgola en la calzada izquierda para disminuir el tamaño del desmonte.

El inicio del tramo I se encuentra sobre la nueva variante de la carretera N-623, tramo entre Quintanilla de Vivar y Quintanaortuño. Cuando se redactó la Fase A de este estudio informativo, el proyecto antes citado se encontraba todavía en tramitación, por lo que no parecía razonable plantear ningún corredor que partiera de un punto de la actual N-623 que quedara dentro de los límites de actuación del proyecto en cuestión. Este fue el motivo que impedía la consideración de un corredor que diera cabida a una alternativa similar a la I-B que en esta fase se plantea.

Alternativa I-A.

La alternativa tiene una longitud de 11,000 km. Su origen se encuentra sobre la nueva variante de la carretera N-623 y su final en la margen derecha de la N-627 a la altura de su p.k. 24.500. El trazado, independiente de la carretera actual que quedará como vía de servicio, se apoya en la misma desde el p.k. 14+300 al 15+950 desde donde se separa para afrontar el primer túnel planteado. Este túnel situado en el

p.k. 3+275 tiene una longitud de 400 m y continúa por el sureste de la localidad de Ubierna, luego rodea a esta población por el este, tomando rumbo noroeste para cruzar la N-627. En este punto se prevé la construcción de un enlace con la N-627 y por medio de ella la localidad de Ubierna.

Una vez superado el enlace cruza el río Ubierna mediante viaducto, para circunvalar la localidad de San Martín de Ubierna por el sur y el oeste. En este tramo se ha previsto la construcción de una estructura en pérgola desde el p.k. 5+325 al 5+700 para reducir el volumen de desmonte.

En el p.k. 6+525 se inicia el segundo túnel de 275 metros de longitud, cruzando nuevamente la N-627 hacia el Norte. En los pp.kk 7+350 y 7+400 se diseñan respectivamente un paso sobre arroyo y un paso de camino bajo la autovía, y vuelve a encontrarse con la N-627 en el p.k. 9+050 mediante un enlace semidirecto, para finalizar en el p.k. 11+000.

Alternativa I-B.

Esta alternativa tiene una longitud de 10.950 m. y se encuentra sobre la nueva variante de la N-623 de Quintanilla de Vivar y Quintanaortuño, siendo su final el mismo de la alternativa anterior.

El trazado es totalmente independiente de la carretera actual, tocándola en el p.k. 14+300 de la misma para a continuación tomar rumbo noroeste, encontrándose con el río Ubierna en el p.k. 3+080 salvándolo mediante un viaducto.

La autovía deja Ubierna a su derecha, y supera el abrupto relieve inmediatamente posterior mediante un túnel de 475 metros que comienza en el p.k. 3+925. El tramo vuelve a tomar dirección norte desde el p.k. 5+500, lo que ocasiona un nuevo túnel de 400 metros de longitud tras lo cual la autovía continúa en dirección norte hasta el final del tramo.

Tramo II.

Debido a las restricciones planteadas en la fase A, solo existe un corredor para este tramo y por lo tanto solo ha podido establecerse una única alternativa. Esta discurre paralela al río Urbel y algunos arroyos que vierten al río Hurón. El final de este tramo se encuentra a 500 metros a la izquierda del p.k. 59+900 de la actual N-627.

La longitud de este tramo son 30,5 km. En este caso la carretera N-627 actúa de vía de servicio de la autovía interceptándose en varias ocasiones ambas vías.

El tramo comienza en dirección noroeste hasta cruzar a la N-627 en el p.k. 12+850 modificándose el trazado de ésta por la derecha del trazado de la autovía de forma que se le dé continuidad hasta el enlace proyectado en el p.k. 14+150, permitiendo este enlace todos los movimientos desde y hacia la nueva vía. La modificación del trazado de la actual carretera continúa hasta el p.k. 14+700, donde la autovía vuelve a cruzarla.

Desde aquí continúa en dirección noroeste, paralela a la N-627 y pasando muy cerca pero sin ocupar terrenos del Lugar de Interés Comunitario denominado «Riberas de la subcuena del río Arlanzón» hasta cruzarse otra vez con la carretera en el p.k. 19+100.

En el p.k. 26+600 se establece un enlace que facilitará la conexión con la carretera que lleva a La Piedra y a partir de ahí y paralelamente a la autovía habrá que reponer la antigua carretera. Continuando por este tramo se prevé un nuevo enlace en el p.k. 33+700 que hará posible el acceso a la localidad de Trashaedo.

Desde el km 37, la autovía va separándose de la carretera actual de forma que deja el municipio de Basconillos del Tozo a 500 metros a su derecha. Para permitir el acceso a dicha localidad se proyecta un nuevo enlace completo en el p.k. 39+400 que incluye el paso sobre el río Hurón.

Tramo III.

En este tramo se han estudiado dos alternativas, III-A y III-B, correspondientes a los dos corredores seleccionados en la fase A del presente estudio informativo, el Corredor 2 Norte y el Corredor 2 Centro respectivamente. Ambas alternativas terminan a unos 100 metros a la izquierda del km. 69,300 de la actual N-627.

Alternativa III-A.

Esta alternativa tiene una longitud de 9,5 km. y cruza en dos ocasiones a la N-627 en los pp.kk. 43+700 y 48+350.

La primera parte del trazado discurre al sur del núcleo urbano de Pedrosa de Valdelucio, con dirección noroeste y a la izquierda de la carretera actual. Se prevé un enlace en el p.k. 44+150 con la N-627 que conectará con las localidades de Mundilla y Llanillo.

La autovía atraviesa entre estos dos núcleos urbanos para cruzar a la N-627 en el p.k. 48+800 mediante un enlace semidirecto; desde este punto la traza empieza a girar de forma que alcanza en el p.k. 50+025 a otra carretera que se dirige a Quintanas de Valdelucio y que se soluciona mediante un cruce a través de estructura de vigas.

Alternativa III-B.

Esta alternativa se sitúa en todo momento al sur de la carretera actual, no cruzándola en ningún momento. Presenta una longitud de 9,44 km., prácticamente igual al trazado de la carretera actual.

El trazado se inicia con una curva a izquierdas tomando dirección oeste. Al llegar al p.k. 44+735 se prevé el enlace de Corralejos que permitirá el cruce con una carretera secundaria de la N-627. Desde este punto y hasta el final del tramo la autovía va corrigiendo el rumbo hacia el noroeste hasta cruzarse con la carretera de acceso a Quintanas de Valdelucio en el p.k. 49+900 mediante estructura de vigas. De allí continúa hasta el p.k. 51+340 donde esta alternativa III-B alcanza su final.

Tramo IV.

En el presente tramo se han estudiado tres alternativas: IV-A, IV-B y IV-C, correspondientes a los corredores seleccionados en la fase A del presente estudio informativo, Corredor 3 Norte, Corredor Centro y Corredor Sur, respectivamente.

Las alternativas IV-B y IV-C presentan mayores dificultades orográficas al tener que salvar una dorsal rocosa que obliga a la construcción de un túnel en ambas alternativas.

El final de todas ellas ha de acabar conectando con la Autovía Palencia-Aguilar de Campoo, que en el momento de redactarse este Estudio se encuentra también en proceso de estudio informativo, pendiente de declaración de impacto ambiental. Por lo tanto, las distintas soluciones ahora planteadas concluyen en distintos puntos kilométricos de la opción seleccionada como óptima en la Aprobación Provisional del otro estudio.

Alternativa IV-A.

Esta alternativa tiene una longitud de 12,704 km; comienza en el p.k. 51+400 y acaba en un enlace que la unirá a la Autovía Palencia-Aguilar de Campoo en su p.k. 103+300.

En el p.k. 52+100 presenta el enlace de Fuencaliente de Lucio en su cruce con la actual carretera N-627. A partir de aquí se mantiene con dirección oeste-noroeste dejando a su izquierda los núcleos de Fuencaliente de Lucio y Puentetoma hasta su p.k. 55+550 en el que pasa bajo la propia N-627 y con la que se comunica mediante un enlace semidirecto. Al llegar al p.k. 58+450 se prevé el enlace completo de Pomar de Valdivia para dar acceso a Vilarén de Valdivia y Pomar de Valdivia. Continúa ya en dirección norte, dejando a la izquierda la población de Porquera de los Infantes a la que se tiene acceso a través de un semienlace en el p.k. 61+800. Más adelante atraviesa el río Camesa mediante un viaducto de 300 m. Un poco más adelante pasa por encima del ferrocarril en el p.k. 63+150. Se finaliza mediante un enlace especial que conectará con la Autovía Palencia-Aguilar de Campoo al suroeste de Quintanilla de las Torres. Esta alternativa es la que conecta más al norte de todas las propuestas.

Alternativa IV-B.

La longitud de esta alternativa es de 10,95 km. Comienza en el p.k. 51+400 y seguidamente llega al enlace de Fuencaliente de Lucio en el p.k. 52+100 (común a las otras dos alternativas). Se separa inmediatamente de las otras dos quedando inicialmente más al norte. El rumbo que toma el trazado en los primeros kilómetros es noroeste girando hacia oeste-noroeste desde el kilómetro 56. En el p.k. 57+900 se diseña el enlace completo de Pomar de Valdivia. En el p.k. 58+450 se prevé el acceso a Vilarén de Valdivia que queda al norte de la autovía. Continúa la traza hacia el oeste-noroeste y cruza la carretera que se dirige a Porquera de los Infantes mediante una estructura de vigas en el p.k. 60+800. El río Camesa y el ferrocarril se atraviesa mediante un viaducto de 200 m. que comienza en el p.k. 61+925. Seguidamente la autovía afronta un túnel de 100 m. que comienza en el p.k. 62+050 antes de plantear el enlace con la Autovía Palencia-Aguilar de Campoo.

Alternativa IV-C.

Esta alternativa es la situada más al sur de las tres y tiene una longitud de 10,55 km. Comienza en el p.k. 51+400 y finaliza en la conexión con la Autovía de Palencia-Aguilar de Campoo en el p.k. 97+330 de esta última.

Coincide en un primer momento y hasta casi el kilómetro 55 con la alternativa IV-A, manteniendo en el p.k. 52+100 el enlace de Fuencaliente de Lucio y un paso sobre la autovía en el p.k. 53+400. Seguidamente y tomando rumbo oeste-noroeste se cruza mediante el enlace de Bascones de Valdivia con la N-627 dejando al norte esta localidad y Rebolledo de la Inera. Sin cambiar significativamente de dirección avanza la traza cruzándola mediante paso elevado hasta cuatro caminos. En el p.k. 60+800 comienza un túnel de 150 m que permite el acceso de la autovía al Valle del río Camesa, superando al curso de agua mediante un viaducto de 200 m. que comienza en el p.k. 61+550, que, a su vez, sirve para franquear por alto el ferrocarril. En el p.k. 61+957 finaliza conectándose con la Autovía Palencia-Aguilar de Campoo.

4. Conclusión del estudio informativo

Se debe destacar que en el análisis multicriterio realizado en el estudio informativo, en el que se ponderan los criterios: ambiental, social, económico y territorial, la alternativa seleccionada es la I-A, II, III-A y IV-A. Esta solución es corroborada mediante un análisis de sensibilidad y robustez.

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 incluye un capítulo de metodología, donde se señalan las distintas partes que componen el estudio y se describe la técnica empleada en la elaboración de cada una de ellas, indicando que el método seguido es acorde con la legislación ambiental vigente.

En la fase A se realiza un estudio previo de una amplia franja de territorio para definir los corredores en los que posteriormente se plantearán las alternativas. En esta fase se realiza una caracterización del territorio desde los puntos de vista ambiental, físico, cultural y territorial, resultando para cada uno de ellos unos «niveles de protección» que van del 1 (nivel de máxima protección) al 4 (nivel de mínima protección). La superposición de los 4 aspectos proporciona un mapa de síntesis con la clasificación análoga anterior y en la que se diseñan corredores de manera que afecten lo menos posible a niveles máximos o altos de protección.

En la fase B se hace propiamente el estudio de impacto ambiental de los diferentes trazados de las alternativas de la fase anterior. Se aumenta el nivel de detalle y se centra en el entorno de estos mismos trazados recogiendo las contestaciones a las Consultas Ambientales y dando paso a la selección de uno de ellos como recomendado desde el punto de vista ambiental. Este estudio de impacto ambiental se presenta como documento independiente del estudio informativo.

Inventario ambiental.

Medio físico.

Climáticamente el área presenta características oceánico mediterráneas.

La calidad del aire y la contaminación acústica se consideran buenas salvo los niveles sonoros existentes en las travesías existentes en la actualidad sobretudo en Quintanaortuño, Ubierna y San Martín de Ubierna.

El área está dominada por la orla de materiales mesozoicos de la Cordillera Cantábrica, que puede dividirse en dos dominios estructurales fundamentales separados por la falla de Urbel: Plataforma Burgalesa al norte, y la Sierra de Ubierna al sur.

La zona estudiada se enclava en las cuencas del Duero y Ebro. En la Cuenca del Duero los cursos principales son el Ubierna y el Urbel, ambos afluentes del Arlanzón; y Talamillo, Lucio, Camesa y sobretudo el Pisuerga. En la Cuenca del Ebro los principales cursos son el San Antón, el Homino y el Rudrón. En ambos casos los ríos citados son cursos permanentes alimentados por cauces temporales. En general la red hidrográfica es escasa, salvo el Pisuerga, y poco desarrollada.

La calidad general de las aguas superficiales es buena, la calidad de las subterráneas está influenciada por las intrusiones salinas naturales y la contaminación de nitratos en zonas de regadíos debido a los fertilizantes, aunque puede considerarse también baja en general y media al origen del tramo total de estudio.

Medio biótico.

Con respecto a los Espacios Naturales, el estudio de impacto ambiental los clasifica en tres grandes grupos:

Espacios Naturales propuestos para su incorporación en la Red Natura 2000:

Las Tuerces.
Covalagua.
Hoces del Alto Ebro y Rudrón.
Humada Peña-Amaya.
Riberas de las subcuencas del río Arlanzón.

Espacios Naturales con protección preventiva:

Peña Amaya (BU).
Hornicero (BU).
Cañón del Ebro y Rudrón (BU).
Embalse de Aguilar (PA).
Cascada del Murciélago (PA).
Cañón de la Horadada (PA).

Espacios Naturales de interés no protegidos:

Páramo de Lora.
Páramo de Masa.

En el área de estudio se han detectado 24 montes de Utilidad Pública y 51 montes Consorciados.

En la vegetación actual se presentan las siguientes formaciones: Labor de Secano, Regadíos, Prados, Pastizales xerofíticos, Matorral, Pinar, Chopera y vegetación de ribera, Encinar y quejigal, Rebollar, Robledal y, finalmente, Hayedo.

Entre las especies a destacar, cabe reseñar la *Narcissus asturiensis* dentro del LIC «Hoces del Alto Ebro y Rudrón» y que está incluida en el Anexo II de la Directiva hábitat de la CEE.

En lo referente a fauna, el estudio analiza los biotopos y las especies presentes en cada uno de ellos, junto con un inventario de las especies, su categoría de amenaza y la normativa de protección y convenios aplicados a las principales especies. Entre las de interés comunitario, vulnerables, raras ó en peligro de extinción encontramos el lobo, la nutria, murciélagos, cangrejo de río autóctono, el buitre leonado, el búho real, el halcón peregrino, el águila real y la alondra de Dupont.

En el análisis del paisaje se han definido varias unidades dependiendo de la cubierta vegetal y las actividades humanas, como son Tierras de Labor (superficies planas dedicadas al cultivo), Matorral de páramo, Masas arbóreas de ladera y Cortados calizos.

Medio socioeconómico.

También se incluye un estudio sobre el medio social para las localidades afectadas por el área de estudio tanto de Burgos, la gran mayoría, como de Palencia. En él se incluyen la demografía y los sectores económicos a los que se dedica la población destacando la agricultura y la ganadería, y destacando la industria y la construcción en la zona de Aguilar de Campoo.

El estudio se realiza principalmente para los TT.MM. de: Basconcillos del Tozo, Montorio, Urbel del Castillo) y Valle de Valdelucio, en Burgos; y Pomar de Valdivia y Aguilar de Campoo en Palencia.

El patrimonio histórico-artístico está constituido, en su mayoría, por Monumentos, Conjuntos Históricos y Declaraciones Genéricas de Castillos, algunos religiosos y otros civiles, ubicados en los cascos urbanos ó muy próximos a los núcleos de población, habiéndose localizado 32 Bienes de Interés Cultural. La información del patrimonio arqueológico encontrado procede de prospecciones arqueológicas de carácter selectivo efectuadas en la última década, habiéndose cartografiado 87 lugares históricos, de los cuales 55 pertenecen a yacimientos arqueológicos.

Existen numerosas vías pecuarias, estando los nudos más importantes en el primer tercio del área de estudio, comunicando núcleos de población con las respectivas fincas y la N-627.

Se hace referencia a que la mayoría de los TT. MM. no tienen planeamiento urbanístico, con la salvedad de Aguilar de Campoo y Merindad de río Ubierna. La mayoría se rigen por una delimitación de suelo urbano (DSU), en las que se diferencia: Suelo Urbano del núcleo, Suelo No Urbanizable Común (SNUC) y Suelo Rústico.

Existen numerosos cotos de caza mayor y menor en la zona. Los primeros ocupan, generalmente terrenos arbolados de encinas, rebollos quejigos y pinos en los que se caza jabalí y corzo; mientras que los segundos son, en su mayoría extensiones agrícolas dedicadas a la caza de liebre, conejo y perdiz.

Con respecto a la infraestructura viaria y servicios afectados, la zona está bien comunicada por carretera, siendo el eje principal la N-627, con sus ramificaciones que unen los diferentes núcleos entre sí y con la propia N-627.

En la zona de estudio no existen explotaciones mineras importantes, aunque se encuentran pequeñas explotaciones a cielo abierto destinadas a la extracción de áridos para trituración y piedra para la construcción que surten a la región considerada.

Valoración de impactos.

Medio físico y biótico.

Los niveles sonoros aumentarán en la fase de construcción, debido al trabajo de las máquinas y sobre todo a las voladuras que deban hacerse para la construcción de túneles.

En la fase de explotación los niveles sonoros afectarán principalmente a los habitantes de los extremos de los núcleos urbanos más cercanos a la autovía, y a la fauna presente en la zona. En este caso la alternativa I-B es mejor que la I-A teniendo el resto de tramos pequeñas diferencias respecto a su valoración, destacando por su nula afeción la III-B y la IV-A.

Sobre la edafología, las alteraciones que producirá la autovía serán sobre todo en la fase de construcción, debido a los movimientos de tierra, la circulación de maquinaria y la propia ocupación de terrenos. La combinación de alternativas más favorable es la I-B, III-A y IV-A, aunque con diferencias escasas en la valoración de las alternativas del tramo I y IV.

Respecto a la afeción a los Espacios Naturales, además del impacto que se producen en los valores físicos ó biológicos que se encuentran

dentro de los mismos, existe un impacto por la afeción en sí al propio espacio con alguna figura de protección. Cabe destacar la afeción en el tramo III-B a la ZEPA «Humada-Peña Amaya» en un tramo de escasa longitud. Igualmente en el tramo II (alternativa única) se aproxima, sin llegar a afectar al LIC «Riberas de las Subcuencas del río Arlanzón». Las alteraciones que se producen sobre los Montes de Utilidad Pública o sobre los Consorciados son similares tanto en el periodo de obras como en la explotación, y debidas básicamente a la destrucción de masas boscosas y posterior ocupación del terreno por la infraestructura.

En general la afeción a estos espacios es nula, salvo la afeción a un monte consorciado en las alternativas I-A y III-B y a un monte de Utilidad Pública en la alternativa IV-B.

La implantación de cualquier infraestructura de carácter lineal produce diversas alteraciones sobre la vegetación existente que pueden llegar a hacerla desaparecer, al menos en toda la traza. Las principales afeciones son la eliminación de la cubierta vegetal de la explanación y fuera de los límites de la obra, además de la emisión de polvo y partículas, los cortes de flujos de agua y el incremento de riesgo de incendios.

Tras aplicar la metodología específica, se comprueba que en el tramo I, es ventajosa la alternativa I-A sobre la I-B, ya que esta última afecta a un encinar, en el resto de tramos no hay casi diferencia salvo en el tramo IV, alternativa IV-B afecta ligeramente a un pinar.

El efecto más característico sobre la fauna durante el periodo de obras, es la destrucción de hábitats existentes en la zona afectada. Para minimizar el efecto se procederá a jalonar aquellas zonas singulares a proteger (por ejemplo: riberas de los ríos con figuras de protección). Además se debe prever la ubicación de las zonas de préstamos y vertederos y revegetar las zonas afectadas. En el periodo de explotación de la autovía se producirá como consecuencia de la presencia de la vía y su cerramiento un efecto barrera que imposibilita el cruce a ambos lados. Este efecto es potencialmente relevante y con las medidas correctoras y de diseño de los pasos de fauna el impacto residual se caracteriza por una magnitud alta.

Los resultados del estudio recomiendan la alternativa I-B sobre la I-A, ya que esta última al transcurrir más cercana al río Ubierna afecta más a la población de nutria. En el resto de tramos no hay diferencias significativas entre las alternativas, destacando la leve afeción de la IV-C sobre el lagarto ocelado.

La afeción sobre el paisaje viene dada por el diseño y construcción de la autovía y su adaptación al terreno. De esta forma se podrá calibrar el impacto que la obra produce sobre el entorno, tomando en consideración las variaciones topográficas y cromáticas que produce y la «visibilidad» que tendrá finalmente en función de la amplitud de las posibles vistas y el número de perceptores.

En este aspecto las diferencias entre las diferentes alternativas son muy escasas, salvo en el tramo I, recomendándose la alternativa I-A.

Medio socioeconómico.

La puesta en servicio de la futura autovía genera impactos positivos sobre la demografía de la zona al quedar mejor comunicada.

Se producirá un efecto negativo por el efecto barrera que crea una obra lineal, este efecto se manifestará durante la fase de explotación y será de igual magnitud en todos los tramos, excepto en el tramo I-A que produce una separación física entre los núcleos de Ubierna y San Martín de Ubierna, aún estando conectados a través de la actual carretera.

Las mayores afeciones en el medio socioeconómico se producen en el sector primario al ocupar terrenos de cultivo, afeción a posibles estructuras de riego y el efecto barrera para máquina agrícolas y personas. Por otra parte la mejora de las comunicaciones puede potenciar otros sectores económicos y potenciar la comercialización de los actuales. La metodología aplicada no revela diferencias.

Aunque la vía se ha diseñado procurando no afectar a bienes del Patrimonio Histórico, la alternativa I-A transcurre demasiado cerca de la ermita de Montes Claros en Ubierna; y la IV-A discurre a unos 100 m. del yacimiento 37 «Peñalaguna» y a unos 250 m del yacimiento 38 «Cueva de la Peregrina».

Dentro de las afeciones a las vías pecuarias resulta mejor combinación la I-B, III-B y IV-C.

Tanto en la fase de obras como en la de explotación, se podrían llegar a producir alteraciones sobre el planeamiento urbanístico, debidos a la localización de elementos auxiliares, pero es necesario afirmar que ninguna alternativa de trazado planteada en este estudio informativo intercepta Suelo Urbano o Urbanizable.

En resumen y combinando los medios físico-biótico y demográfico la alternativa seleccionada es la I-B, II, III-A y IV-C.

El estudio también incluye un programa de medidas protectoras y correctoras para las alternativas estudiadas, y establece para la fase C un programa de vigilancia ambiental que garantiza el seguimiento y cumplimiento de las medidas propuestas en el estudio informativo, las que se deriven de la fase de proyecto y la presente declaración de impacto ambiental.

ANEXO IV**Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental**

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 76 alegaciones, de las cuales 2 corresponden a la administración autonómica; 15, a asociaciones; 3, a empresas; 9, a Ayuntamientos y 47 a particulares. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Junta de Castilla y León requiere que se estudie la conexión de la autovía con la BU-621, así como con la carretera que une Olleros de Pisuerga con Puentetorna, por ser funcionalmente mejores respecto al tráfico servido y las localidades que accederían a esas conexiones.

El Gobierno de Cantabria se inclina por la alternativa IV-A en razón del ahorro de distancia y tiempo en la comunicación Castilla nororiental-Cantabria en ambos sentidos.

El Ayuntamiento de Valle de Valdelucio solicita que en el tramo III la alternativa elegida sea la III-B por afectar menos a los cultivos. También resalta que no hay un enlace con la C-621 de conexión con el área de Villadiego.

El Ayuntamiento de Aguilar de Campoo se muestra contrario a la IV-A por encajonar a los ríos Camesa y Rubagón entra la autovía y un monte cercano y ser riesgo de inundaciones, aparte de por ser zona de nieblas y afectar a cultivos de la vega presente. La IV-B, según el mismo ayuntamiento, no tiene buena conexión con la Aguilar -Santander. Se inclinan por la IV-C por su trazado más corto y la mejora del desarrollo industrial.

El Ayuntamiento de Merindad de río Ubierna manifiesta su total desacuerdo con las alternativas I-A y I-B. Considera que la I-A pasa muy cerca de Ubierna, que entre el p.k. 4+500 y 5+000 existen yacimientos, que causa gran impacto paisajístico, que es una barrera física, aparte de rodear al núcleo de San Martín de Ubierna, afecta negativamente a la fauna y presenta claros riesgos de heladas.

También discrepa de la I-B por su impacto en la vega de Ubierna, afecta a yacimientos arqueológicos, condiciona el desarrollo de Ubierna, tiene gran impacto sonoro, ocupa valiosas tierras de cultivo y tiene terraplenes demasiado altos formando una barrera física en el territorio por el que atraviesa.

El Ayuntamiento de Montorio solicita que se aproveche la calzada actual desde el p.k. 15+500 al p.k.19+000, para no afectar terrenos de alto valor agrícola. También quiere que el enlace previsto en el p.k.14+500 se traslade al p.k. 16+000 por tener este punto más densidad de tráfico, así como diversas reposiciones.

El Ayuntamiento de Pomar de Valdivia en sus alegaciones a través de un extenso informe en el que se hacen referencias a las circunstancias de interés general que afectan a la obra y recomendaciones de protección del medio ambiente, manifiesta su preferencia por la IV-A. Además solicita contestación del proceso de información pública e información del proyecto de construcción del tramo que les afecta.

La Asociación de Propietarios del Polígono Industrial de Aguilar de Campoo, la Fundación Santa María la Real (Centros de Estudios Románicos), la Asociación de Talleres Mecánicos y de Automoción, la Unión de Profesionales y Trabajadores Autónomos y la Asociación de Comerciantes y Hosteleros, la Asociación Desarrollo de Aguilar y la Asociación de Transportistas del Norte de Palencia alegan que la IV-A atraviesa un

valle de frecuentes nieblas y no favorece la comunicación con Aguilar de Campoo. La I-B tampoco es la mejor opción al cortar terrenos de alto valor agrológico. Se decantan por la IV-C por su mejor conectividad general con el resto de carreteras y por su sinergia positiva con el Polígono Industrial.

La Junta Vecinal de Fuencaiente de Lucio se limita a reclamar un paso ganadero, en el caso de ser seleccionada la IV-A, en el p.k. 52+500.

La Junta Administrativa de Ubierna (acompañada de 1.664 firmas) alega estar en contra de la I-A en razón de que encajona y separa los dos núcleos de la Merindad, condena el desarrollo urbano, pasa cerca muy cerca de las dos localidades (Ubierna y San Martín), además de una ubicación con riesgo de heladas y que habría una gran acumulación de vías en una zona pequeña. También considera negativa la I-B por pasar muy cerca de Ubierna, gran impacto sonoro y gran impacto paisajístico del viaducto por su amplia percepción visual. Acepta la I-B si se traslada lo suficiente al sur como para no tener las anteriores afecciones. Además alude a la afección por ambas de varios yacimientos catalogados.

Por último propone una alternativa nueva la I-C hacia el Oeste que consideran favorable entre otras razones por la conectividad con el tráfico hacia el Norte.

La Junta Vecinal de Llanillo se decanta por la alternativa III-B por no afectar a cultivos, no así la III-A que además también afecta a los restos arqueológicos de una iglesia románica. Solicita que el paso del p.k. 45+875 sea bajo la autovía. Además solicitan un paso bajo la autovía en las inmediaciones del p.k. 46+800.

Ecologistas en Acción y la Asociación para la Defensa de los Ecosistemas Castellanos indican que la I-A rompe hábitats de fauna, afecta a bosques de ribera y a cortados calizos, además de pasar muy cerca de los dos núcleos de Merindad de río Ubierna. Aunque también están en contra de la I-B, por su cercanía a Ubierna, proponen que se haga una modificación de la I-B alejándose hacia el sur.

El grupo conservacionista GRECOS afirma que en el tramo I se producen afecciones importantes a la fauna, a la vegetación de ribera y sonoros. Además también disienten de la I-B al pasar muy cerca del núcleo de Ubierna.

URBIPLAN solicita información acerca del proyecto para poder realizar el Planeamiento Urbanístico de la Merindad del río Ubierna.

Respecto a las alegaciones de particulares hay dos grandes grupos:

El Primer Grupo, que incluye 13 alegaciones (todas iguales), requieren la construcción de un paso (para vehículos, ganado,..) en el TM. de La Rad del Tozo, justificando que un paso ahorrará costes de tiempo y dinero a los agricultores. Además se necesita para paso de fauna debido a la presencia de corzos, jabalíes y otros animales, y como acceso de tránsito de personas en sus actividades de ocio y tiempo libre.

El Segundo Grupo, que incluye 31 alegaciones (todas iguales, salvo una más extensa y detallada pero de idéntico sentido), se pronuncian en contra de la III-A por destruir zonas de alta calidad agrícola y destruir las inversiones realizadas en riego en la zona. Se manifiestan a favor de la III-B por atravesar zonas improductivas y de escaso valor agrológico.

Por último decir que la elegante Doña María Josefa Gandarillas Aja se opone al trazado III-B por atravesar por una zona de pinos y robles y carecer, a diferencia de la III-A, de semienlace.