

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

20054 *RESOLUCIÓN de 20 de octubre de 2000, de la Secretaría de Estado de Aguas y Costas, por la que se modifica la Resolución de 23 de marzo de 1998, por la que se constituye, con carácter permanente, la Mesa de Contratación de la Dirección General de Costas.*

Por Resolución de la Secretaría de Estado de Aguas y Costas, de fecha 23 de marzo de 1998 («Boletín Oficial del Estado» número 82, de 16 de abril), se constituye, con carácter permanente, la Mesa de Contratación de la Dirección General de Costas.

Con el fin de adaptar la composición de la Mesa a la relación actual de puestos de trabajo, se considera conveniente modificar la integración de la misma.

Por tanto, esta Secretaría del Estado, de conformidad con lo previsto en los artículos 81 del Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, y 22.2 del Real Decreto 390/1996, de 1 de marzo, ha resuelto:

Primero.—La Mesa de Contratación de la Dirección General de Costas estará formada por los siguientes miembros:

Presidente: Titular, el Coordinador de Área de Contratación y Normativa. Suplente, el Jefe de Área Presupuestaria y Control de Gestión.

Vocales:

a) Titular, el Jefe de Área Técnica de la Unidad de Apoyo de la Dirección General de Costas. Suplente, un Jefe de Servicio adscrito a la Subdirección General de Gestión del Dominio Público Marítimo-Terrestre.

b) Titular, el Jefe de Área de Proyectos y Obras. Suplente, un Jefe de Servicio adscrito a la Subdirección General de Actuaciones en la Costa.

c) Un Abogado del Estado del Servicio Jurídico del Departamento.

d) Un Interventor de la Intervención Delegada en el Departamento de la Intervención General de la Administración del Estado.

Secretario: El Jefe de la Sección de Contratación. Suplente, un Jefe de Sección adscrito a la Unidad de Apoyo.

Segundo.—Queda derogada la Resolución de la Secretaría de Estado de Aguas y Costas de 7 de octubre de 1998, por la que se modifica la Resolución de 23 de marzo de 1998.

Tercero.—La presente Resolución entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 20 de octubre de 2000.—El Secretario de Estado, Pascual Fernández Martínez.

20055 *RESOLUCIÓN de 22 de octubre de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Proyecto de la nueva red ferroviaria en el País Vasco», de la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

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

Conforme al artículo 13 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario del antiguo Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente remitió con fecha 2 de agosto de 1994, a la antigua Dirección

General de Política Ambiental, la Memoria-resumen del estudio informativo «Nueva red ferroviaria en el País Vasco», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 24 de febrero de 1995, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, 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 fecha 25 de julio de 1998; posteriormente, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 26 de septiembre de 1998, se estableció una prórroga hasta el 30 de octubre de 1998.

El anexo II incluye los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos que se consideran más relevantes del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 30 de noviembre de 1999 la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

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

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Nueva red ferroviaria en el País Vasco».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada y estudiadas las distintas combinaciones de actuaciones individuales sobre el trazado, propuestas en el estudio de impacto ambiental, se considera que la opción ambientalmente más favorable es la propuesta por la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes y que en el recorrido por la Llanada alavesa entre Vitoria-Gasteiz y Luko, considera la alternativa Arkaute; en el valle del Ibaizabal opta por la alternativa sur (ladera sur); y en el valle del río Oria, se decide por la alternativa oeste (ladera oeste), adecuando el trazado conforme a lo dispuesto en esta declaración, y cumpliendo el condicionado que a continuación de la citada adecuación se expone.

1. Adecuación ambiental del proyecto:

El trazado propuesto, tal como viene definido en el estudio informativo sometido a información pública, como resultado de la misma y por la mejora ambiental que supone, deberá modificarse en el trazado definitivo del proyecto de construcción, siempre que sea viable, en los siguientes términos:

a) Considerando que el ferrocarril en superficie supone una limitación para el desarrollo de la ciudad de Vitoria, y con el fin de favorecer la integración ferrocarril-ciudad, se estudiará el soterramiento del trazado ferroviario a la altura de Ali, cerca del nudo en el que se unen la avenida del Mediterráneo y el bulevar de Euskal-Herria para seguir la traza de las calles mencionadas, saliendo por el este, ligeramente al sur del Pabellón Araba y enlazando con una curva a izquierdas con el eje Vitoria-Aramaio.

b) Con el fin de no afectar los yacimientos prehistóricos de las cuevas de Kobatxo y Atxabal, evitando asimismo la posible afección a la cantera de Kobate, se desplazará el trazado unos 200 metros hacia el oeste, respecto del trazado del estudio informativo, modificando la conexión de Elorrio, desplazándola hacia el oeste, y el paso por Iguria.

c) Al objeto de alejar la traza del núcleo de Aduna, a la par que se evite la observación directa del viaducto sobre el Oria y la N-I desde Andoain, se desplazará el trazado hacia el noroeste, iniciando la variante en el punto kilométrico 50/705,56 y terminando en la entrada a la estación de Astigarraga.

d) Para evitar la afección la zona residencial de Ventas, en el entorno de Irún, se estudiará, a la altura del punto kilométrico 79+300, la incidencia