

ANEXO I

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones:

Consultados	Respuestas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	—
Confederación Hidrográfica del Duero	—
Subdelegación del Gobierno en Burgos	X
Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural. Consejería de Educación y Cultura. Junta de Castilla y León ...	—
Dirección General del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León	X
Diputación Provincial de Burgos	—
Área de Ecología de la Facultad de Biología de la Universidad de León	—
Área de Ecología de la Facultad de Biología de la Universidad de Salamanca	—
Departamento de Análisis Ambiental. Burgos	—
Unidad Técnica de Medio Ambiente. Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León	—
ADENA	—
Ecologistas en Acción	—
SEO	—
Sociedad de Conservación de Vertebrados (SCV)	—
Colectivo Cantueso. Coordinadora Ecologista de Castilla y León	—
Federación Ecologista de Castilla y León	—
Grupo de Estudios para la defensa de los Ecosistemas Burgaleses (GEDEB)	—
Grupo Naturalista CIE	—
Asociación para el Estudio y Mejora de los Salmónidos (AEMS)	X

ANEXO II

1. Descripción del proyecto

El proyecto pretende el abastecimiento desde el embalse de Arlanzón de un total de 55 núcleos de población rural pertenecientes a la provincia de Burgos, agrupados en 5 Mancomunidades.

La red es de tipo ramificado con un ramal paralelo al río Arlanzón hasta Pampliega, del cual parten 13 ramales los cuales se van dividiendo en subramales hasta llegar a los depósitos de regulación municipales.

El proyecto consta de las siguientes obras:

- Excavación de la zanja.
- Realización de pasos subterráneos a través de los distintos cursos de aguas (Arlanzón, Ausines, Cogollos, Cubillo,...).
- Realización de pasos a través de carreteras y vías de comunicación.
- Construcción de depósitos de regulación y red de telecontrol.

La excavación de la zanja se ejecutará por el borde de los caminos de 6,5 m de plataforma. El volumen total de extracción de 205.907,72 m³ de terreno blando y 10.216,785 m³ de roca. La zanja tendrá una profundidad mayor de 1,3 m, taludes 1:5, y dependiendo del tipo de tubería, anchuras de 0,6 y 0,45 m. Una vez rellenada la zanja se acondicionarán los terrenos afectados.

2. Síntesis de las respuestas recibidas

La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, estima que las afecciones que producirá el proyecto sobre la red Natura 2000 se corresponden con los pasos de los ríos que plantea la red de abastecimiento. Señala asimismo que dichos efectos se verán minimizados instalando las conducciones junto a los puentes y pasos ya existentes, al ser estas áreas zonas ya alteradas y de bajo valor ambiental.

AEMS, Asociación para el Estudio y Mejora de los Salmónidos, indica que no se han contemplado las diferentes alternativas de la solución desarrollada en el proyecto, y cree conveniente la contemplación y valo-

rización de los recursos hídricos subterráneos accesibles como una posible vía de actuación.

Justa Villafranca Martín considera que la opción de considerar las aguas subterráneas debe ser tenida en consideración, ya que la calidad de éstas es mejor que la de las embalsadas.

La Subdelegación del Gobierno en Castilla y León estima que el informe ambiental justificativo del proyecto es adecuado y considera innecesario su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Junta de Castilla y León considera que no procede iniciar procedimiento e evaluación de impacto ambiental.

3514 *RESOLUCIÓN de 6 de febrero de 2004, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía del Duero. A-11, tramo: Fresnillo de las Dueñas-Aranda de Duero-Castrillo de la Vega. Variante de Aranda de Duero. Carretera N-122 del punto kilométrico 260 al punto kilométrico 280. Provincia de 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 «Autovía del Duero. A-11. Tramo: Fresnillo de las Dueñas-Aranda de Duero-Castrillo de la Vega. Variante de Aranda de Duero. Carretera N-122 del p.k. 260 al p.k. 280. Provincia de 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 14 de enero 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 30 de agosto de 1999, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras 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 27 de junio de 2002.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 13 de diciembre 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.

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, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 6 de febrero de 2004, formula, úni-

camente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía del Duero. A-11. Tramo: Fresnillo de las Dueñas-Aranda de Duero-Castrillo de la Vega. Variante de Aranda de Duero. Carretera N-122 del p.k. 260 al p.k. 280. Provincia de Burgos».

Declaración de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental concluye que todas las alternativas presentan impactos muy similares y de baja intensidad y considera la alternativa 3 como ligeramente más favorable desde el punto de vista ambiental, seguida muy de cerca de las alternativas 2 y 1 en este orden. Del estudio comparativo de alternativas, del estudio informativo resulta seleccionada finalmente la alternativa 1, por presentar mejores características en cuanto a la funcionalidad y rentabilidad.

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 1 propuesta por el promotor no conlleva impactos ambientales inadmisibles.

En consecuencia, para la realización de la alternativa 1 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:

1.1 Se proyectará el trazado en planta de forma que no se afecte a las masas arbóreas aisladas, principalmente pinares, existentes entre los pp. kk. 4+500 y 6+500, disminuyendo los radios si fuese preciso. Así mismo, el trazado no se acercará más de lo previsto en el estudio informativo al encinar situado en la margen izquierda de la autovía (pp. kk. 2+500-3+500).

1.2 Con objeto de disminuir la afección sobre la geomorfología y el paisaje, el trazado se desplazará hacia el sur a la altura del p.k. 6+300 para evitar el paso por el cerro situado en esta zona.

1.3 De forma similar a lo establecido en la condición 1.1, entre los pp.kk. 8+500 y 10+300 el trazado se proyectará en planta de forma que no se afecte a las masas arbóreas aisladas, especialmente pinares existentes en esta zona, disminuyendo los radios si fuese preciso.

1.4 Entre los pp.kk. 10+500 y 13+500, el trazado se proyectará de forma que no se afecte a la vegetación arbórea, principalmente choperas, situada junto al canal de Guma, aunque el trazado continúe discurriendo próximo y paralelo al canal.

1.5 En su última parte, p.k. 14+500 al final, el trazado se proyectará de forma que permita evitar el paso por el cerro situado unos 200 m después del final del trazado, desplazándolo hacia el sur del orden de 100 m., de acuerdo con lo que se establezca en la declaración de impacto ambiental del tramo de autovía continuación de éste, Variante de Aranda de Duero (Este)-Venta Nueva.

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.

2.2 Asimismo, cuando el trazado cruce zonas arboladas o discurra próximo a ellas (las indicadas en las condiciones 1.1, 1.3 y 1.5), los ejemplares que no se vean afectados por las obras, pero lindan con las mismas, se protegerán de forma adecuada para evitar daños debidos a los movimientos de tierra, voladuras o circulación de maquinaria. En estas zonas, el jalonamiento provisional se revisará de forma continuada para comprobar el perfecto estado del mismo de forma que se garantice su funcionalidad (limitación total de paso fuera de la zona de ocupación y permeabilidad para la fauna fuera del horario de obras). 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.

2.3 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización

en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a 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 de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.4 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera del arroyo de la Nava, atravesado por la traza en los pp.kk. 7+700 y 7+720, las pilas del viaducto se situarán fuera del cauce y a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera, sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 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 de obra atravesando masas arbóreas. Desde el p.k. 10+500 en el que la autovía cruza el canal de Guma, hasta el p.k. 14+800 que vuelve a cruzarlo, sólo se accederá a las obras por la margen derecha, por la que discurre la autovía.

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, si es posible 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 del viaducto 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 del viaducto se colocarán las pilas fuera del cauce.

3.3 En las zonas con riesgo de inundación temporal, 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 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 sobre el arroyo de la Nava, 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.

3.5 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.

3.6 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.

4.2 Según el estudio de impacto ambiental, en el hábitat de encinar y matorral asociado habitan grandes mamíferos, por lo que el paso superior previsto en el punto kilométrico 2+900 se ampliará hasta los 12 metros de anchura, adosándose la restitución del camino a un lateral y revegetando y acondicionando como paso de fauna el resto de la plataforma. Así mismo, en las obras de drenaje situadas en los pp.kk. 2+650, 3+550 y 4+700, se sustituirá la sección prevista de Ø 1,8 metros por marcos de 7 x 3,5 metros, mientras que los marcos previstos en los p.p.k.k. 1+240 (de 6 x 2,5 metros) y 5+420 (de 3 x 2 metros) se sustituirán por otros de 7 x 3,5 metros.

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.

Asimismo, para evitar el acceso de la fauna a la calzada y su atropello, la valla deberá ir enterrada un mínimo de 40 cm entre los pp.kk. 2+000 al 4+500 y 30 cm en el resto del trazado. La separación entre postes de la valla debe ser como máximo de 4 m, alcanzar una altura de 1,80 m y ser de tipo cinegético o progresivo, constituida por una malla de luz inferior 2 cm y cuya distancia entre alambres aumente progresivamente en altura.

4.4 Se evitarán los trabajos nocturnos entre los pp.kk. 2+000 al 4+500. En la fase de explotación se evitará la iluminación de la carretera entre estos mismos puntos. Caso de justificarse su necesidad, deberá realizarse mediante fuentes que estén provistas de deflectores que concentren el haz de luz dirigiéndolo hacia el suelo.

4.5 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 comprendidos entre 2,000 al 5,500 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.

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 Fuentespina 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

A pesar de que según el estudio de impacto ambiental no es necesaria la instalación de medidas de protección acústica, dado que las edificaciones próximas al trazado se sitúan fuera de la distancia donde el modelo acústico aplicado estima que se podría superar el umbral crítico, 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: entorno de la población de Fuentespina y entre los pp.kk. 10+600 al 11+200 debido a la presencia de numerosas bodegas.

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 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).

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.

Si en la zona de enlace de la nueva vía con la N-I, y zona de paso de la vía sobre la antigua N-I, el ruido de fondo previo al proyecto supera los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán superar durante la explotación hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado acústico inicial.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en el entorno del núcleo de Fuentespina (pp.kk. 8+000 al 8+700), 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 Cultura y Turismo 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 yacimientos detectados en los pp.kk 0+500, 6+000, 9+350

y del 13+700 al 15+000, todos ellos situados, según el estudio de impacto ambiental a menos de 150 m del trazado. Igualmente se prestará especial atención a la zona donde se ubica el vertedero número 3.

7.2 El proyecto de construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias interceptadas por el trazado de la vía en los pp.kk. 1+150, 1+350, 4+500, 8+500, 10+500 y 13+000. Dicha reposición, con base en la Ley 3/95 de vías pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de la Junta 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 vertederos e instalaciones auxiliares*

El estudio de impacto ambiental propone 3 emplazamientos para acoger las tierras sobrantes de la obra con un volumen total de 600.000 m³. Estos emplazamientos se consideran aptos a efectos ambientales, con las siguientes consideraciones:

El vertedero 3 se encuentra conformado por cuatro subunidades. La más oriental de ellas afecta a un yacimiento arqueológico, a una vía pecuaria, a un vertedero de residuos sólidos urbanos y a la línea del ferrocarril, por lo que en el proyecto de construcción se deberá establecer un plan de explotación, que asegure la no afección a estos elementos y que cuente con la autorización de la Consejería de Cultura de la Junta de Castilla y León, del Ayuntamiento de Aranda de Duero y de RENFE, respetando las condiciones y limitaciones que estos organismos establezcan.

La segunda subunidad más oriental de este vertedero afecta al Canal de Guma, al arroyo de la Nava, a una zona de encinar y a una línea aérea de alta tensión de 400 kv, por lo que en el proyecto de construcción se deberá establecer un plan de explotación, que asegure la no afección a estos elementos y que cuente con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Duero y de la empresa propietaria de la línea de alta tensión, respetando las condiciones y limitaciones que estos establezcan.

Las otras dos subunidades más occidentales se ubican en antiguas zonas de extracción de materiales, no afectando a elementos ambientales de relevancia conocidos.

El vertedero 2 se sitúa lindando con una zona cartografiada en el estudio de impacto ambiental como de encinar, por lo que los límites de este vertedero se deberán ajustar para no afectar a esta comunidad. Por otra parte la distancia a la que se encuentra este vertedero no hace aconsejable su utilización.

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de:

Zonas de regadío de Fuentespina y Fresnillo de las Dueñas.

Acuíferos vulnerables a la contaminación y áreas de recarga.

Cauces.

Yacimientos arqueológicos y entorno de la ermita de la Santísima Trinidad.

Zonas de encinar, pinar y vegetación de ribera.

Entorno de los núcleos de población.

El emplazamiento final de los 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, paso sobre el arroyo de la Nava, 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 desmontes localizados entre los pp.kk. 2+700 y 3+100.

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 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 drenajes adecuados como pasos de fauna y, en su caso, pasos de fauna, cunetas y drenajes, y cerramientos, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto, a 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 que se refiere la condición 1.

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

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

Medidas relativas a la protección de la fauna, a que se refiere la condición 4.

Estudio acústico y, en su caso, proyecto de medidas de protección acústica, 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.

Medidas relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 8.

Planos de localización y proyecto de explotación y recuperación de zonas de vertederos, a que se refiere la condición 9.

Emplazamiento de instalaciones auxiliares y zonas de exclusión, a que se refiere la condición 9.

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

Programa de vigilancia ambiental para la fase de obra, a 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 1, 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 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, a 6 de febrero de 2004.—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. Ministerio de Medio Ambiente.	
Confederación Hidrográfica del Duero. Ministerio de Medio Ambiente.	
Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León.	X
Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León.	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla y León.	
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León.	X
Diputación Provincial de Burgos.	
Ayuntamiento de Aranda de Duero (Burgos).	
Ayuntamiento de Campillo de Aranda (Burgos).	
Ayuntamiento de Castrillo de la Vega (Burgos).	
Ayuntamiento de Fresnillo de las Dueñas (Burgos).	
Ayuntamiento de Fuentespina (Burgos).	X
Instituto Tecnológico Geominero de España (ITGE) (Madrid).	
Asociación para la Defensa de la Naturaleza (ADENA) (Madrid).	
Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza (AEDENAT) (Madrid).	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Coordinadora para la defensa de los animales (CODA) (Madrid). Federación de Amigos de la Tierra (FAT) (Madrid). Sociedad de Conservación de Vertebrados (SCV) (Madrid). Federación Ecologista de Castilla y León (Valladolid). Grupo Lobo (Madrid). Colectivo Ecologista de Burgos. Grupo de Estudios para la Defensa de Ecosistemas Burgaleses (GEDER). Sociedad Española de Ornitología (SEO) (Madrid).	X

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Estructuras Agrarias de la Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León, manifiesta su preferencia por el corredor sur, ya que la incidencia del proyecto sería algo menor por la proximidad o coincidencia de la futura vía con la actual N-122. Por el contrario el corredor norte, planteado en el estudio previo, afectaría superficies importantes de suelo valioso de la vega del Duero dada la proximidad del mismo al río, impactando también a los viñedos que por su ubicación en la denominación de origen de Ribera de Duero, alcanzan un importante valor socioeconómico.

La Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León señala que si bien se hacen referencias muy generales al Patrimonio y se indica una consulta previa, no existe ninguna relación ni plano donde aparezcan los bienes culturales integrantes del patrimonio histórico. Este organismo estima oportuno realizar prospecciones intensivas de las franjas.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, en Burgos indica los siguientes aspectos: en lo referente a los terrenos forestales, se deberá prestar especial atención en el área de estudio, a las afecciones sobre terrenos forestales arbolados, debido a su fragmentación y a su escasa superficie. Se deberán tener en cuenta en todos los municipios de la Ribera del Duero, las afecciones sobre las vías pecuarias y los cotos de caza.

El Ayuntamiento de Fuentespina (Burgos), indica que se desestime cualquier trazado de la autovía previsto por su territorio, sobre todo en el corredor norte, por las limitaciones socioeconómicas y comerciales con Aranda de Duero y poblaciones limítrofes, y de patrimonio cultural que traería consigo la construcción del nuevo vial.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

El objeto del estudio informativo es definir y valorar el trazado de las posibles alternativas de la variante de la carretera N-122, con características de autovía (autovía del Duero A-11), en el tramo de Fresnillo de las Dueñas-Aranda de Duero-Castrillo de la Vega, en la provincia de Burgos.

Según datos de 2001, la carretera N-122 en su tramo de la travesía de Aranda de Duero presenta una intensidad de tráfico de 4.484 vehículos/día, con un 30% de vehículos pesados.

Se plantea como solución una autovía con una mediana de 10 m de anchura. Todas las alternativas se desarrollan en la provincia de Burgos, y con inicio de trazado en un punto común: la carretera que conduce a Adrada de Haza desde Castrillo de la Vega, al sur de esta última población y a unos 1.000 m de la actual N-122.

El estudio informativo plantea tres soluciones. La principal diferencia entre la alternativa 1 y las alternativas 2 y 3, es que éstas se desarrollan al sur de Fuentespina, mientras que la primera lo hace al norte de dicha población.

Alternativa 1: Es la alternativa más septentrional. Su longitud total es de 15.165 m. Presenta un enlace de trébol con la N-I y la C-603 al noroeste de Fuentespina. Unos 400 m más adelante del enlace presenta un viaducto de 300 m sobre la antigua N-I y el arroyo de la Nava, entre las poblaciones de Aranda de Duero y Fuentespina. Posteriormente continúa mediante pequeños terraplenes y a nivel durante más de dos kilómetros, salvando una línea de ferrocarril con un paso inferior. El final del tramo viene condicionado por los terrenos de regadío que se extienden al norte del Canal de Guma, por una zona de bodegas y por un pinar que ocupa una superficie importante, por lo que el trazado discurre paralelo y lo más próximo posible a dicho canal, minimizando de esta manera, las posibles afecciones.

Alternativa 2: Su longitud total es de 16.097 m. Su trazado es idéntico al de la alternativa 1 hasta el p.k. 3+200, donde toma dirección sudeste para salvar la población de Fuentespina por el sur. En el p.k. 5+900 cruza la carretera C-603, mediante un paso inferior. En el p.k. 7+430 se produce un importante desmonte, justo antes de alcanzar la N-I, con la que enlaza aprovechando parcialmente el enlace existente de la autovía y la antigua N-I. A la altura del p.k. 9+500, el trazado vuelve a elevarse para salvar el arroyo de la Nava, la carretera C-114 y la vía de ferrocarril. Posteriormente toma dirección noreste, hasta coincidir desde el p.k. 12+500 en su parte final con la alternativa 1.

Alternativa 3: Es la solución más meridional y más larga de las tres analizadas con una longitud total de 16.344 m. Tiene el mismo inicio que las otras, separándose de ellas a la altura del p.k. 1+200. Entre los pp.kk. 2+900 y 7+200 discurre por terreno llano, atravesando la carretera C-603, para la que se ha previsto un paso superior. A continuación el trazado desciende mediante un terraplén de considerable altura, hasta alcanzar la N-I, con la que enlaza aprovechando parcialmente el enlace existente. A partir del p.k. 9+500 el trazado es idéntico al de dicha alternativa.

El estudio informativo incluye una comparación de las diferentes alternativas atendiendo a los objetivos ambiental, económico y funcional. El estudio aplica el «método de agregación total Pattern» asignando coeficientes de ponderación iguales (0,25) para cada uno de los objetivos: ambiental, económico, funcional y territorial.

El análisis comparativo de alternativas concluye que la alternativa más favorable es la 1 debido, fundamentalmente, a que siendo las tres alternativas muy similares medioambientalmente, la rentabilidad económica de la alternativa 1 es muy superior al resto. Territorialmente (por la conectividad territorial y por su menor longitud y su cercanía a Aranda de Duero) y funcionalmente (por funcionalidad de los enlaces y afección al usuario) la alternativa 1 también es superior a las alternativas 2 y 3.

El estudio informativo proponiendo la alternativa 1 que cuenta con las siguientes características:

Términos municipales afectados: Aranda de Duero, Castrillo de la Vega, Fuentespina y Fresnillo de las Dueñas.

Ancho de la calzada principal: 10,5 m.

Ancho de la mediana: 10 m.

Anchura de arcenes: Exterior: 2,5 m; Interior: 1 m.

Enlaces: N-I.

Velocidad de diseño: 120 km/h.

Rampa máxima: 3,2%.

Pendiente en desmontes: 1H/1V.

Pendiente en terraplenes: 2H/1V.

Altura media de desmontes y terraplenes: 3 m.

Altura máxima de desmontes: 20 m.

Altura máxima de terraplenes: 15 m.

Volumen de tierras en desmonte: 1.230.686 m³.

Volumen de tierras en terraplén: 1.024.617 m³.

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: climatología, geología, edafología, hidrología superficial y subterránea, vegetación, fauna, paisaje, estructura territorial, población, estructura socioeconómica, planeamiento territorial, espacios naturales protegidos y de interés, y patrimonio sociocultural.

De la información del inventario de la situación preoperacional el estudio destaca, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental los siguientes: Como único cauce, se presenta el arroyo de la Nava, cuyo cauce ha sido altamente transformado por la acción humana. Igualmente ocurre con la vegetación, que potencialmente deberían ser encinares, si bien esta vegetación se encuentra formando manchas dispersas entre los cultivos de cereal, viñedos y pinares que ocupan la mayoría del área de estudio. En cuanto a la vegetación de ribera únicamente se encuentran reductos en zonas de la ribera del arroyo de la Nava y del canal de Guma. La alteración de la vegetación condiciona la presencia de la fauna, cuyos hábitats se encuentran altamente alterados y fragmentados. Según el estudio de impacto ambiental las especies presentes más relevantes son el

corzo, jabalí, zorro gineta, ardilla común así como numerosas rapaces y pequeñas aves entre las que cabe destacar la avutarda, sisones, ortegas, gangas y la alondra de Dupont. En cuanto a los elementos patrimoniales, dentro del área de estudio destaca la presencia de los Bienes de Interés Cultural Castillo del Monte en Castrillo de la Vega y la ermita del Padre Eterno en Fuentespina, además de varias vías pecuarias entre las que destaca la cañada real de las Merinas.

Según el estudio de impacto ambiental, los impactos característicos de mayor intensidad (moderados) de las diferentes alternativas, atendiendo a las peculiaridades del medio donde se insertan, son:

Afección directa al viario y alteraciones en la accesibilidad del territorio: sobre todo en las alternativas 2 y 3, que se ven afectadas en mayor medida, por la presencia de numerosas vías pecuarias, al tiempo que la explotación agrícola fomenta la existencia de abundantes caminos rurales que articulan el territorio.

Destrucción de la vegetación: impacto más acusado en las alternativas 1 y 2.

Alteraciones del relieve actual en el entorno de la vía: aspecto presente en todas las opciones planteadas, debido al relieve ondulado de la zona de estudio, donde son frecuentes las pequeñas lomas y colinas, lo que obliga a realizar desmontes y terraplenes con el objeto de alinear el trazado.

Destrucción de suelos: impacto presente en todas las alternativas, no tanto debido a su valor cuantitativo, sino más bien por su calidad intrínseca.

Impacto sobre las características visuales: común para todas las alternativas.

Impacto producido por la presencia de la vía sobre la calidad del paisaje próximo: presente en todas las opciones planteadas en el estudio.

El estudio de impacto ambiental incluye, como medidas mitigadoras de los impactos causados por la alternativa seleccionada, las siguientes:

a) Medidas protectoras:

Protección de la red de drenaje superficial.

Planificación y balizamiento de las superficies de actuación.

Restricciones en la ubicación de las zonas de vertido y acúmulo de materiales, préstamos y extracción de los materiales de obra.

Protección de los cursos de aguas, del suelo y del subsuelo en la fase de construcción.

Medidas preventivas para evitar la contaminación del aire en la fase de construcción.

Medidas preventivas para evitar la contaminación acústica.

Protección de los yacimientos arqueológicos.

b) Medidas correctoras:

Labores de revegetación para reducir la erosión de las superficies desnudas.

Restitución del suelo agrícola.

Restauración de zonas afectadas temporalmente: tratamiento de suelos compactados.

Adecuación de drenajes para favorecer el paso de fauna.

Cerramientos a ambos lados de la carretera para evitar atropellos y mantener la seguridad vial.

Con estas medidas, el estudio de impacto ambiental, estima que el valor de los impactos se reduce considerablemente, persistiendo únicamente como impactos moderados, los correspondientes sobre la vegetación, la afección directa al viario y a la accesibilidad del territorio y las alteraciones del relieve actual en el entorno de la vía.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental, en el que se establece la obligatoriedad de que el órgano sustantivo remita al órgano ambiental un informe en el que se refleje el grado de cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras planteadas en el estudio de impacto ambiental durante la fase de ejecución de las obras y con una periodicidad máxima de 6 meses.

El estudio de impacto ambiental concluye que todas las alternativas presentan, en general, impactos muy similares y de baja intensidad. Considera la alternativa 3 como ligeramente más favorable desde el punto de vista ambiental, seguida muy de cerca de las alternativas 2 y 1 sucesivamente.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 16 alegaciones, incluidas las recibidas fuera de plazo. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Confederación Hidrográfica del Duero, considera correcto el estudio en lo referente a las características hidrológicas y de drenaje del proyecto.

La Asociación de Empresarios de Aranda y la Ribera (ASEMAR), pide que se contemplen en el estudio informativo a su paso por Aranda de Duero, dos accesos (este y oeste) en los términos municipales de Castrillo de la Vega y Fresnillo de las Dueñas, para facilitar la comunicación con origen/destino en estas localidades.

El Ayuntamiento de Aranda de Duero (Burgos), solicita que se prevea una conexión con la actual N-122 en la zona oeste de la variante, en el p.k. 278, a la altura del entronque de la misma con la Carretera Vecinal BU-V-2031, y otra en la zona este, en el p.k. 267 de esta carretera, a la altura del límite de los municipios de Aranda de Duero y Fresnillo de las Dueñas, ya que los enlaces proyectados no facilitan a su juicio, el acceso rodado desde la futura autovía a la población de Aranda de Duero, con innegables perjuicios económicos, sociales y culturales.

El Ayuntamiento de Fresnillo de las Dueñas (Burgos), se muestra favorable a la alternativa 1, aunque indica una serie de efectos negativos: incidencia negativa sobre la actividad agrícola, graves perjuicios para las infraestructuras del ayuntamiento (acceso a bodegas y conducciones de abastecimiento de agua potable) e inadecuado desagüe de las aguas de escorrentía. Para corregir estos efectos propone una serie de medidas.

El Ayuntamiento de Fuentespina (Burgos), se muestra favorable a la alternativa 3 por su menor impacto medioambiental y argumenta que en la elaboración del análisis multicriterio no se han utilizado aspectos en los que la alternativa 3 saldría mejor parada que las otras dos. Además, indica que la alternativa 2 afecta notablemente al sector agrario y ganadero de la comarca causando un impacto medioambiental grave.

En cuanto a la alternativa 1, considera que no mejora sustancialmente los accesos a Fuentespina, que impide la instalación de polígonos industriales al norte de Fuentespina y que impide llevar a cabo la urbanización de los terrenos localizados al Oeste de la antigua N-I. Asimismo considera necesaria la adopción de medidas para evitar la afección paisajística y acústica del entorno de la Ermita del Padre Eterno.

Además solicita la prolongación de los viaductos existentes en las distintas alternativas y la ejecución de un túnel en la alternativa 2, entre los pp.kk. 7+200 y 7+600.

Asimismo solicita que la anchura de los caminos de servicio sea de 8 metros, en lugar de 5 y que se definan con suficiente detalle en el proyecto de construcción todas las obras identificadas en la alegación como «Circunstancias de interés general de la obra que afecten al municipio», «Protección del medio ambiente» y las definidas como «Obras accesorias».

El Ayuntamiento de Castrillo de la Vega (Burgos), no se opone a ninguna de las alternativas planteadas, aunque indica que la alternativa 3 afecta en menor medida a su término municipal. Considera indispensable la ejecución y la ubicación de un nuevo enlace en el punto inicial de la actuación, a través de la carretera BU-V-2031.

Por otra parte, solicita la ejecución de un falso túnel entre los pp.kk. 2+800 y 3+000 de las alternativas 1 y 2, para evitar la ejecución de desmontes y el efecto barrera. Solicita un paso que mantenga el servicio de la carretera que comunica dicha localidad con Adrada de Haza. Por otro lado solicita que la anchura de los caminos de servicio sea de 8 metros, en lugar de 5 y que el porcentaje del presupuesto de ejecución material para la realización de obras culturales sea de 1,5 % en lugar del 1%.

Finalmente solicita que se definan con suficiente detalle en el proyecto de construcción todas las obras identificadas en la alegación como «Circunstancias de interés general de la obra que afecten al municipio», «Protección del medio ambiente» y las definidas como «Obras accesorias».

El Ayuntamiento de Campillo de Aranda (Burgos), manifiesta su postura favorable a las alternativas 2 y 3, rechazando la 1 por la barrera arquitectónica que produce el viaducto proyectado.

Una alegación particular muestra su disconformidad con el trazado de las alternativas, debido a que la actividad agrícola desarrollada por la Sociedad Cooperativa de Fresnillo se verá perjudicada, así como las inversiones realizadas por la mencionada cooperativa en la mejora de los sistemas de riego. Asimismo, manifiesta también su disconformidad con la valoración establecida para realizar las expropiaciones.

Otra alegación particular se muestra contrario a la alternativa 1 por las graves afecciones medioambientales debidas al efecto barrera que se produciría al Sur de Aranda de Duero, al tener que salvar tanto la autovía A-I, como el ferrocarril. Considera que la alternativa más adecuada es la 3 con el aprovechamiento de la antigua carretera N-I y descarta la 2.