Nacional de Administración Pública (INAP), por la que se convocan actividades formativas a desarrollar por el Centro de Estudios Superiores de la Función Pública durante el primer semestre del año 2001: Ciclos semilargos de formación superior.

Advertidos errores en la citada Resolución, se procede a su corrección:

En la página 2076, en la segunda columna, donde dice: «Módulo 3: 30 de abril, 1 y 2 de mayo», debe decir: «Módulo 3: 23, 24 y 25 de abril».

2001 *CORRECCIÓN de errores de la Resolución de 9 de enero de 2001, del Instituto Nacional de Administración Pública (INAP), por la que se convocan actividades formativas a desarrollar por el Centro de Estudios Superiores de la Función Pública durante el primer semestre del año 2001: Ciclos largos de formación directiva.*

En el «Boletín Oficial del Estado» número 15, de fecha 17 de enero de 2001, aparece insertada la Resolución de 9 de enero de 2001, del Instituto Nacional de Administración Pública (INAP), por la que se convocan actividades formativas a desarrollar por el Centro de Estudios Superiores de la Función Pública durante el primer semestre del año 2001: Ciclos largos de formación directiva.

Advertidos errores en la citada Resolución, se procede a su corrección:

En la página 2083, en la segunda columna, donde dice: «Módulo I: 12, 13 y 14 de febrero», debe decir: «Módulo I: 12, 13 y 14 de marzo».

Y donde dice: «Módulo II: 12, 13 y 14 de marzo», debe decir: «Módulo II: 12, 13 y 14 de febrero».

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

2002 *RESOLUCIÓN de 29 de diciembre de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la variante ferroviaria de la línea Madrid-Hendaya, en Burgos, de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto-ley 9/2000, de 6 de octubre, 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 los Reales Decretos 695/2000, de 12 de mayo, y 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 Secretaria General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias remitió, con fecha 9 de julio de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la Memoria-resumen del estudio informativo de la variante ferroviaria de la línea Madrid-Hendaya, en Burgos, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 24 de noviembre de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias de las respuestas recibidas.

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

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias, 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 27 de febrero de 1999.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 1 de octubre 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 documento técnico del estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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

El anexo IV incluye un resumen del resultado del trámite de información pública.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1982, de 29 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto-ley 9/2000, de 6 de octubre, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del 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 de la variante ferroviaria de la línea Madrid-Hendaya, en Burgos.

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación contenida en el expediente, se considera que la alternativa que debe desarrollar el proyecto de construcción es la formada por los tramos I + II.1 + III + IV.2 + V + VI.2 + VII, que difiere de la alternativa seleccionada en el estudio informativo, en el tramo VI.2, por no suponer la corta y canalización del río Vena, siendo menor la afección a la fauna, vegetación y medio hídrico. Para la realización de esta alternativa, se deberá cumplir, tanto en la redacción del correspondiente proyecto de construcción como en la fases de ejecución y explotación, las recomendaciones contenidas en el estudio de impacto ambiental y las siguientes condiciones:

1. *Adecuación ambiental del proyecto*

El trazado, tal como viene definido en el estudio informativo sometido a información pública, deberá modificarse en el definitivo proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, en los siguientes términos:

El comienzo del ramal de unión del ferrocarril Madrid-Burgos con el tramo II.1 (puntos kilométricos 0,000 y 0,400), se proyectará con los elementos constructivos necesarios para no afectar a las edificaciones de Villacienzo, al arroyo de las Fuentes ni a su vegetación de ribera.

A la altura del punto kilométrico 362,800 del tramo II.1, el trazado en planta se proyectará de forma que no se afecte, o se afecte en la menor medida posible, a la fábrica de harinas.

El cruce del ferrocarril con el Camino de Santiago (punto kilométrico 363,450) se proyectará, especialmente en alzado, de forma que la reposición de éste, si fuese necesaria, se realice con un trazado lo más rectilíneo posible, similar al actual, evitando el gran rodeo previsto en el estudio informativo.

El cruce sobre el río Arlanzón (punto kilométrico 364,500) se proyectará de forma que el puente abarque el camino y el colector que discurren paralelos a ambas márgenes y los estribos se sitúen, al menos, a 10 m de la vegetación de ribera. Se estudiará la distribución de vanos de forma que, siempre que sea técnica y económicamente viable, no se sitúe más de una pila en el interior del cauce.

Entre los puntos kilométricos 364,800 y 367,500 (tramos II.1 y III) donde el ferrocarril discurre junto al polígono industrial existente, el trazado se adaptará, en la medida de lo posible, al límite de éste y de forma que la altura del desmonte del punto kilométrico 366 y la afección a la zona arbolada de esta ladera, sean lo menores posible.

En la zona en que el ferrocarril discurre por la ampliación del polígono industrial, en construcción (puntos kilométricos 367,500-369,500 del tramo IV.2), se asegurará la compatibilidad entre el nuevo trazado ferroviario y los nuevos desarrollos y usos del polígono industrial atendiendo a la legislación vigente.

A partir del punto kilométrico 369 se elevará la cota de la rasante prevista en el estudio informativo con objeto de disminuir la altura del desmonte previsto entre los puntos kilométricos 369,600 y 370,100 y,