

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 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, 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 Villaciencio, 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,

especialmente, de los dos desmontes situados entre los puntos kilométricos 370,900-371,600 y 371,900-372,600, respectivamente.

Teniendo en cuenta la modificación de trazado de la condición anterior, se proyectará en túnel (excavado en mina o a cielo abierto) la zona del trazado entre los puntos kilométricos 370,900-371,600 donde la altura del desmonte sea superior a 20 metros.

Con objeto de disminuir el impacto visual del desmonte situado entre los puntos kilométricos 371,900-372,600, desde las urbanizaciones situadas al sur del trazado, se dispondrán los elementos constructivos que se consideren adecuados (muros, bermas, inclinación de los taludes...), así como otros, tales como pantallas arbóreas en la margen sur del trazado, y que sirvan para conseguir el objetivo mencionado. Se tendrá en cuenta la propuesta de modificación de la rasante establecida en una condición anterior.

Con objeto de disminuir la fragmentación del territorio, el efecto barrera y el movimiento de tierras, entre los puntos kilométricos 374,500 y 377,378 (tramos IV.2, V y VI.1), el trazado discurrirá lo más próximo posible al de la variante de las carreteras N-I y N-623, en proyecto, que permitan los condicionantes técnicos de trazado.

Con objeto de disminuir la magnitud de los terraplenes de gran altura que se producen en la zona de confluencia del tramo VI.2 con el enlace a Villafra Oeste, así como el impacto visual y el efecto barrera que conllevan, el trazado en alzado del ramal de enlace con Villafra Oeste se proyectará de forma que pase bajo la variante de carretera en proyecto, siempre que sea técnicamente viable. Con esta modificación de trazado, el paso de la variante ferroviaria (tramo VI.2) sobre la carretera de Villafra a Cótar (punto kilométrico 377,500) y sobre el ramal de enlace con Villafra Oeste (punto kilométrico 377,600) se realizará mediante un único puente sobre ambas infraestructuras.

El cruce de la línea ferroviaria sobre el río Vena (punto kilométrico 378,700 del tramo VI.2) se proyectará de forma que no sean necesarios desvíos ni encauzamientos del río y que no se afecte al cauce ni a su vegetación de ribera. Los estribos se situarán, al menos, a 10 metros de la vegetación de ribera y no se dispondrán pilas dentro del cauce.

## 2. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial*

Durante la construcción y explotación de la nueva vía se asegurará, mediante el diseño de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola. Todo desvío provisional se señalará adecuadamente.

Se deberá prestar especial atención a las intersecciones con las carreteras existentes en la zona, así como con las vías pecuarias que se reflejan en el estudio de impacto ambiental.

Se protegerán y restituirán, en su caso, las acequias y canales que forman la red de riego de los cultivos de la zona que pudieran verse afectados.

En el punto kilométrico 363,500 del tramo II.1, el trazado del Camino de Santiago se repondrá con las mismas características que presenta y lo más cerca posible de su trazado actual, atendiendo a lo especificado en la condición 1.

## 3. *Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y de la vegetación.*

Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado con el objeto de minimizar la ocupación del suelo y la afección a la vegetación y los cultivos. La zona acotada se limitará, siempre que sea posible, a la franja de ocupación de la explanación de la vía. Las áreas de instalaciones auxiliares y los caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación del personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

En las zonas de trazado que atraviesan las siguientes unidades de vegetación y cultivos, el acceso a la obra se llevará a cabo únicamente a través de la propia traza y de los caminos existentes: Los cauces de los ríos Arlanzón, Cotar y Vena; en el alto de Torrecilla donde hay pinar resinero; suelo no urbanizable de especial protección medioambiental de valor natural y suelo de especial protección medioambiental-forestal.

Se recuperará la capa superior del suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por las obras para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones cuya altura se definirá en el pliego de condiciones técnicas particulares, para facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abonado periódico. Con carácter general, los taludes en tierras se restaurarán con tierra vegetal.

## 4. *Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares*

De acuerdo con las mediciones recogidas en el estudio informativo, el tramo presenta un excedente de tierras de 2.820.049 metros cúbicos, no previendo el estudio informativo la necesidad de préstamos. El estudio de impacto ambiental incluye una propuesta de ubicación de vertederos a escala 1:50.000.

El emplazamiento final de los vertederos, posibles préstamos e instalaciones auxiliares de obra, 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. Entre dichos emplazamientos se encontrarán las propuestas presentadas en el estudio de impacto ambiental. Para ello, el proyecto de construcción incorporará una cartografía a una escala de detalle no menor de 1:10.000, de las zonas de exclusión de vertederos, posibles préstamos e instalaciones auxiliares, incluyéndose como zonas de exclusión, al menos, las siguientes:

- a) Puntos de interés geológico o geomorfológico.
- b) Zonas bióticas de interés singular.
- c) Zonas de afección a los yacimientos arqueológicos.
- d) Aluviales de todos los ríos existentes en la zona afectada.

El proyecto de construcción, atendiendo a las conclusiones del anterior estudio, incluirá planos de localización y delimitación de vertederos y eventuales préstamos, a escala mínima 1:5.000, donde se señalen los accesos precisos, que se seleccionarán teniendo en cuenta las posibles afecciones a la población por el tránsito de camiones. Asimismo, se incluirá un plan de explotación, donde se detallen las medidas protectoras necesarias, entre las que se contarán, al menos, las limitaciones horarias en la explotación y la ejecución de riegos para evitar la generación de polvo. Por último, estas zonas deberán contar con un proyecto de recuperación ambiental, según se expone en la condición 9.

Las canteras utilizables para la ejecución del proyecto deberán estar debidamente autorizadas y con planes de restauración aprobados.

## 5. *Medidas de protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas*

Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante la construcción de las obras como en la fase de explotación, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Duero, las siguientes medidas:

a) El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden, al menos, a 10 metros de la vegetación de ribera de los cauces, garantizando la mínima afección a ésta, incluso durante la ejecución de la obra. Se evitará, siempre que sea técnicamente viable, la disposición de pilas en los cauces y en ningún caso la afección a la vegetación superará el ancho de la plataforma de la autovía.

b) Se construirán balsas de decantación provisionales durante las obras para la recogida de las aguas de drenaje de los parques de maquinaria y zonas de instalaciones auxiliares. El programa de vigilancia ambiental, para la fase de obra, incluirá el seguimiento analítico de las aguas procedentes de dichas balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes. Si no se sobrepasa el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos, el agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos; si el agua no cumple estos requisitos, deberá ser tratada por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

c) Complementariamente, se adoptarán medidas encaminadas a evitar el arrastre de tierras de la zona de obras a los cauces de los ríos Arlanzón, Cotar y Vena.

d) En relación con los ríos Arlanzón y Vena, se deberá estudiar el efecto barrera de la nueva plataforma en los cauces afectados en caso de avenidas, ya que se puede modificar la altura de la lámina de agua, sobre todo en el caso del río Arlanzón en el que la presencia de dicha plataforma puede afectar a las zonas inundables de la vega en una zona donde habitualmente el río se desborda. En cualquier caso, se deberá consultar, al respecto, con la Confederación Hidrográfica del Duero.

## 6. *Medidas de protección de la fauna*

El proyecto de construcción incluirá un estudio faunístico, realizado en consulta con el órgano competente de la Junta de Castilla y León, sobre las especies presentes en la zona, determinando grupos faunísticos y tamaño de las poblaciones afectadas, su comportamiento territorial y

rutas de desplazamiento, así como el grado de predacción y furtivismo. Con los resultados de dicho estudio se definirá el diseño, localización y presupuesto de los pasos necesarios, así como las características adecuadas del cerramiento de la vía.

Asimismo, el estudio deberá considerar, conforme se señala en el estudio de impacto ambiental, la presencia en la zona del lobo.

El estudio incluirá, en todo caso, la adecuación de los drenajes como pasos de fauna.

#### 7. Medidas para la prevención del ruido en áreas habitadas

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de funcionamiento, especialmente en las cercanías de los núcleos urbanos de Villalvilla de Burgos, Burgos, Villimar, Villafría de Burgos y Rubena, y en las demás viviendas diseminadas próximas a la traza. El citado estudio determinará la necesidad de desarrollar las medidas de protección acústicas propuestas por el estudio de impacto ambiental y, en su caso, las características de dichas medidas, cuidando que los núcleos habitados próximos a las zonas donde coinciden el antiguo y nuevo trazado ferroviario no se vean perjudicados con relación a la calidad acústica actual.

Con carácter general, para disminuir el impacto acústico y la intrusión visual, en los tramos anteriormente mencionados y en todos aquellos en los que esta línea férrea se sitúe a menos de 200 metros de zonas habitadas se considerará la posibilidad de que el trazado discurra en desmonte, y, en el caso de que esto no sea posible o conveniente, se dispondrán caballones de tierra de, al menos, 3 m de altura sobre la cota de la vía, siempre que la ocupación de suelo no lo haga desaconsejable.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por el ferrocarril serán los siguientes, medidos a 2 metros de las fachadas y para cualquier altura de las edificaciones:

##### Zonas residenciales:

- Leq (7 horas-23 horas) menor de 65 dB (A).
- Leq (23 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).

##### Zonas industriales, comerciales o empresariales:

- Leq (7 horas-23 horas) menor de 75 dB (A).
- Leq (23 horas-7 horas) menor que 75 dB (A).

##### Zonas hospitalarias:

- Leq (7 horas-23 horas) menor de 55 dB (A).
- Leq (23 horas-7 horas) menor que 45 dB (A).

##### Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

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

Para todas las zonas descritas, menor de 85 dB (A) L<sub>máx</sub>, las veinticuatro horas del día. Dada la naturaleza de la actividad desarrollada en el polígono industrial de Villalonquejar, podrán admitirse hasta 90 dB (A) L<sub>máx</sub>, las veinticuatro horas del día.

En el caso de adoptarse medidas de protección acústica, éstas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose, en cada caso, la disminución de la inmisión acústica prevista. 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, tanto en zonas para las que se hayan establecido medidas de protección acústica, como en zonas en las que los niveles previstos se aproximen, pero no superen, los objetivos de calidad y para las que no se hayan establecido medidas de protección acústica.

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

#### 8. Medidas de protección del patrimonio cultural

El proyecto de construcción incorporará, en coordinación con la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León, un plan de prospección arqueológica de la franja de ocupación de la nueva infraestructura, de los caminos de acceso y de las superficies destinadas a acoger instalaciones auxiliares, zonas de préstamos y vertederos. Dicho plan deberá prestar especial atención al yacimiento arqueológico número 40 «Camino de Santiago» y a los yacimientos paleolíticos de Fuentevidales y de la

Torrecilla. Asimismo el plan deberá documentar la existencia y trazado de la calzada romana Astorga-Tarragona-Burdeos, que ha sido objeto de alegación en la información pública.

Igualmente, se incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra y elaborado en consulta con la citada Consejería, que considere las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

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

En el proyecto de construcción se incluirá, como parte del mismo y en coordinación con el resto de conceptos de la obra, un proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

El citado proyecto considerará como zonas sensibles objeto de tratamiento especial las siguientes áreas:

Vertederos.

Posibles zonas de préstamos.

Parques de maquinaria.

Plantas de hormigonado.

Zonas de instalaciones auxiliares.

Viarío de acceso a la obra.

Cruce con el camino de Santiago en el punto kilométrico 363,500 del tramo I.

Cruce del río Arlanzón en el punto kilométrico 364,500 del tramo I. Terraplenes del cruce sobre la N-623 en el punto kilométrico 370,700 del tramo IV.2.

Desmonte o bocas de entrada y salida del túnel, entre los puntos kilométricos 371 y 371,500 del tramo IV.2.

Desde la salida del desmonte o túnel anterior hasta la estación de Burgos, tramo IV.2, considerando la incidencia visual sobre el barrio situado al sur de la infraestructura.

Desmonte en el punto kilométrico 376,240 del tramo V.

Terraplén sobre la carretera V-5007 y el salto de carnero en el punto kilométrico 377,500 del tramo VI.2.

Cruce del río Vena en el punto kilométrico 378,700 del tramo VI.2.

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 caminos existentes. Una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo los que tengan una utilidad permanente, que, a estos efectos, tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto de construcción.

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.

#### 10. Seguimiento y vigilancia

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración, que comprenda 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 y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello detallará, para cada recurso del medio o actuación 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 del 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.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Ferrocarriles, que acreditará su contenido y conclusiones.



La Dirección General de Ferrocarriles, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una Dirección Ambiental de la 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 correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el grado de cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del Proyecto dispondrá en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, 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:

Programa de seguimiento ambiental para la fase de obras, presentado por la Dirección Ambiental de la Obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos 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 medioambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberán detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 2.

Medidas de protección de la vegetación, a que se refiere la condición 3.

Evolución de las zonas de vertederos, posibles préstamos e instalaciones auxiliares de obra, a que se refiere la condición 4.

Medidas de protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 5.

Resultado del seguimiento arqueológico de las obras, a que se refiere la condición 8.

Evolución de las medidas de defensa contra la erosión, a que se refiere la condición 9.

d) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre la reposición de caminos y vías pecuarias, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre medidas de protección de la vegetación, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre la explotación y restauración de las zonas de vertederos, posibles préstamos e instalaciones auxiliares, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 7.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 8.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 9.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Anualmente, y durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre el estado y efectividad de los pasos de fauna, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre niveles sonoros y eficacia de las medidas aplicadas, a que se refiere la condición 7.

Informe sobre el estado y progresos de las áreas en 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.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de

las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

#### 11. Documentación adicional

La Dirección General de Ferrocarriles remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación 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 al mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección de la vegetación, a que se refiere la condición 3.

Estudio ambiental específico, planos de localización, proyecto de explotación y recuperación de zonas de préstamos y vertederos, a que se refiere la condición 4.

Medidas de protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 5.

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

Estudio acústico y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 7.

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 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, a que se refiere la condición 10.

#### 12. Definición contractual de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y en esta declaración figurarán en el Proyecto de Construcción, justificadas en la Memoria y anexos correspondientes, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones técnicas y su definición económica en el documento de presupuesto del proyecto. También se valorarán y proveerán los costes derivados del programa de vigilancia ambiental.

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 el Real Decreto-ley 9/2000, de 6 de octubre.

Madrid, 29 de diciembre de 2000.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallas.

### ANEXO I

#### Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente.	
Confederación Hidrográfica del Duero del Ministerio de Medio Ambiente.	X
Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León.	X
Dirección General del Patrimonio y Promoción Cultural. Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León.	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla y León.	
Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León.	
Dirección General de Urbanismo y Calidad Ambiental de la Junta de Castilla y León.	
Secretaría General. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Castilla y León.	X
Presidencia de la Junta de Castilla y León.	
Diputación Provincial de Burgos.	X

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
<p>Servicio Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio en Burgos. Junta de Castilla y León. Subdelegación del Gobierno en Burgos. Instituto Tecnológico Geominero de España. Sociedad Española para Defensa del Patrimonio Geológico y Minero. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Minas. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Departamento de Investigación y Experimentación Forestal de Valonsadero. Departamento de Análisis Ambiental en Fuentes Blancas (Burgos). Servicio de Investigación Agraria. Consejería de Agricultura y Ganadería. Junta de Castilla y León. Asociación Española de Limnología. Departamento de Geografía. Facultad de Geografía e Historia. Universidad de Salamanca. Área de Ecología. Facultad de Biología. Universidad de Salamanca. Campus Unamuno. Área de Ecología. Facultad de Biología. Universidad de León. Cátedra de Ecología. Facultad de Ciencias. Universidad de Salamanca. Unidad Técnica de Medio Ambiente. Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León. ADENA. AEDENAT. CODA. FAT. GREENPEACE. SEO. Sociedad Conservación Vertebrados (SCV). Asociación Defensa y Estudios de la Naturaleza (ASDEN). Colectivo Cantueso. Coordinadora Ecologista de Castilla y León. Federación Ecologista de Castilla y León. GRUPO LOBO. Museo Nacional de Ciencias Naturales. Asociación Cultural-Recreativa Pinilla y El Pedroso, en Burgos. Colectivo Ecologista de Burgos. Grupo de Estudios para Defensa de Ecosistemas Burgaleses (GEDEB). Grupo Naturalista CIE. Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental. Ayuntamiento de Burgos. Ayuntamiento de Rubena. Ayuntamiento de Villalbilla de Burgos. Ayuntamiento de San Mamés de Burgos.</p>	<p>X</p> <p>X</p>

La Confederación Hidrográfica del Duero desaconseja la alternativa 2 debido a la proximidad y, por lo tanto, posibles afecciones al río Ubierna.

La Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León comunica que el proyecto no incide en los trabajos de estructuras agrarias, siendo la mayor afección de orden socioeconómico, derivada del efecto barrera que se crea en los predios divididos, lo que implicaría alteraciones infraestructurales con repercusiones en la viabilidad de las explotaciones.

La Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León destaca la ausencia de referencia a los bienes de Interés Cultural, como, por ejemplo, el «Camino francés» a su paso por el término municipal de Villalbilla de Burgos. Incorpora a su escrito una relación de yacimientos arqueológicos conocidos en el entorno más próximo al proyecto.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio en Burgos, de la Junta de Castilla y León, informa que todas las alternativas planteadas transcurren fuera de los espacios naturales declarados o en trámites para su declaración y que no afectan al hábitat de ninguna especie protegida. No obstante, señala posibles afecciones a diversos montes, como son los del de «Pinares de Cortes» y «Cinturón Verde» pertenecientes al Ayuntamiento de Burgos, así como al monte «La Marina y otros» propiedad de San Mamés de Burgos. Presenta una relación de vías pecuarias que podrían verse afectadas por el proyecto.

La Diputación Provincial de Burgos comunica que el proyecto fue informado favorablemente por la Comisión de Obras Públicas y Planes Provinciales.

El Ayuntamiento de Rubena manifiesta su preocupación por el posible aumento de la contaminación acústica, considerando como alternativas más adecuadas las que más se alejen de su municipio y que parecen ser las 7, 8 y 9.

Sin haber sido consultados, han remitido escritos, dentro de este trámite, la asociación «Convergencia Ciudadana por el Desvío del Ferrocarril» y un particular, a través de la Subdelegación del Gobierno en Burgos.

Convergencia Ciudadana por el Desvío del Ferrocarril considera que la alternativa 2 es rechazable por afectar al núcleo urbano de Villalonquéjar (ruido, riesgos, etc.), así como por producir grandes desmontes a su paso por el riote de Villatoro.

Asimismo, rechazan aquellas alternativas que impiden la expansión urbana de Villalbilla de Burgos, considerando, en principio, como aceptables las alternativas 3, 4, 5, 6, 7 y 8.

Por último, señala que la nueva estación de mercancías de Villafría se debe construir al norte de esta población, por motivos de operatividad y porque así no se afectaría al bosque de encinas existente en la zona.

## ANEXO II

### Descripción del estudio informativo y sus alternativas

El estudio informativo tiene como objetivo definir la solución óptima de la variante ferroviaria de Burgos, en la línea Madrid-Hendaya, que evite el tránsito actual por la ciudad, permita una velocidad de circulación de 220 kilómetros/hora y permita las conexiones ferroviarias que en la actualidad se producen, como son la confluencia con el ferrocarril Madrid-Burgos, el acceso al polígono de Villalonquéjar y la conexión con la estación de mercancías de Villafría.

La totalidad del trazado actual discurre por la provincia de Burgos, afectando a los términos municipales de San Mamés de Burgos, Villalbilla de Burgos, Burgos y Rubena.

Al tratarse de una línea ya existente, la primera alternativa que se planteó fue la de actuar sobre el trazado actual, realizando las rectificaciones precisas para adecuar dicho trazado a la velocidad requerida en un ferrocarril de altas prestaciones. Esto implica, en algún caso, la realización de importantes desplazamientos con respecto al eje de la línea actual, actuación prácticamente imposible de realizar dada la implantación urbana de la línea a su paso por la ciudad de Burgos.

Ante esta situación, se plantearon, en una primera fase (fase A) 10 alternativas, de las cuales nueve se desarrollan por el norte del núcleo urbano y una por el sur.

En todas las alternativas planteadas en esta primera fase, el inicio del tramo se localiza en el punto kilométrico 360 de la línea actual, dentro del término municipal de San Mamés de Burgos, y el final del tramo se localiza cerca del punto kilométrico 381, en el término municipal de Rubena. Asimismo, para todas las alternativas se proyectan, a su vez, los distintos enlaces o conexiones ferroviarias con los ferrocarriles existentes.

La alternativa 1 es la que se localiza más al norte de Burgos, discurre por el norte del polígono industrial de Villalonquéjar. Su trazado se desarrolla por una zona muy abrupta, produciendo unos desmontes importantes. La futura estación de Burgos de esta alternativa se encuentra bastante alejada del núcleo urbano.

Para acercarse al núcleo urbano la futura estación, se plantea la alternativa 2, la cual posee el mismo desarrollo en planta para los 10 kilómetros que la alternativa 1.

Teniendo en cuenta que las alternativas 1 y 2 atraviesan zonas de suelo con algún tipo de protección, con relieves abruptos, y que la futura estación de Burgos se encontraría bastante alejada del núcleo urbano, se estudian las alternativas 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 9, las cuales siguen, en la medida de lo posible, el Plan General de Ordenación Urbana del término municipal de Burgos (área reservada para el desvío del ferrocarril).

La nueva estación de Burgos, en las alternativas 7, 8 y 9, se encuentra más próxima al núcleo urbano que en el resto de las estudiadas.

Teniendo en cuenta que se han considerado todas las alternativas posibles por el norte del núcleo urbano, se estudia una alternativa por el sur: Alternativa 10. Esta alternativa resulta ser la más larga, la estación se encuentra muy alejada del núcleo urbano y posee peores comunicaciones viarias.

La comparación de todas estas alternativas se realiza mediante un análisis multicriterio en el que se estudian condicionantes topográficos, hidrológicos y geológicos, funcionales, medioambientales y económicos.

Con relación a los condicionantes medioambientales, las variables analizadas son: Geología, hidrología, fauna, vegetación, paisaje, vías pecuarias, planeamiento urbanístico y montes de consorcio y convenio.

De este análisis se deduce que las alternativas 1, 2 y 10 presentan impactos severos: Sobre la geología e hidrología, las alternativas 1 y 2, y sobre el planeamiento urbanístico, la alternativa 10.

El resto de las alternativas tienen igual calificación, presentando impactos compatibles o moderados.

Considerados conjuntamente todos los condicionantes antes expuestos, el análisis realizado en esta fase A concluye que las soluciones más favorables son las alternativas 7, 8 y 9 con sus correspondientes enlaces ferroviarios.

En la fase B del estudio informativo, y teniendo en cuenta cuáles son las soluciones más favorables obtenidas de la fase A, se analizan todos los aspectos de cada alternativa, tales como el análisis de la explotación ferroviaria, los tiempos de recorrido, la accesibilidad a la futura estación de Burgos, el impacto ambiental, la integración urbana, las estructuras y la valoración económica.

Se han encontrado tres puntos donde es posible plantear varias opciones de trazado para un mismo tramo: En las proximidades del término municipal de Villalbilla de Burgos, en torno al punto kilométrico 371,300, y en las proximidades del río Vena, junto a Villafría.

Para facilitar el proceso de selección de alternativas, se ha estructurado el estudio en la fase B, dividiendo el trazado en siete tramos, los cuales, a su vez, pueden contener una o varias opciones.

El trazado proyectado en esta fase se ha ajustado, en la medida de lo posible, a la franja definida como Plan Especial de Desvío del Ferrocarril, reflejada en el Plan General de Ordenación Urbana de Burgos y en las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Villalbilla de Burgos.

Tramo I: Este tramo consta de una única opción que comienza en el punto kilométrico 360, en el término municipal de San Mamés de Burgos, coincidiendo su trazado con el actual ferrocarril Madrid-Hendaya.

Tramo II: En este tramo existen dos opciones con diferentes posibilidades de adecuar el trazado en las inmediaciones del término municipal de Villalbilla; cruzan el cauce del río Arlanzón y continúan próximas al límite sur del polígono industrial de Villalonquénjar.

Tramo III: Se plantea una única opción desde el punto kilométrico 366,900 hasta el punto kilométrico 367,600.

Tramo IV: Es el tramo más largo del estudio informativo, donde se ha definido el emplazamiento de la futura estación de Burgos. Existen tres opciones, las cuales son diferentes posibilidades de adecuar el trazado alrededor del punto kilométrico 371,300, donde se producen unos desmontes importantes debido a la presencia del monte del Grajo.

Tramo V: En este tramo se presenta una única opción, sirviendo de unión entre las distintas opciones planteadas en los tramos IV y VI.

Tramo VI: Se plantean dos opciones cuya principal diferencia radica en la mayor o menor aproximación del trazado a los márgenes del río Vena. El trazado de este tramo se encuentra condicionado por el paso bajo la autopista de peaje, ya que no se ha modificado el actual paso superior existente.

Tramo VII: Es el último tramo del estudio informativo que finaliza en el punto kilométrico 380,730 en el término municipal de Rubena, coincidiendo con el punto kilométrico inicial del estudio informativo Burgos-Vitoria.

De la combinación de los siete tramos planteados con sus distintas opciones, se obtienen un total de 12 alternativas de trazado, todas ellas de similar longitud.

Sobre estas alternativas se realiza un análisis multicriterio, incorporando los siguientes condicionantes: Funcionalidad ferroviaria, geología-geotecnia, topografía, hidrología, impactos medioambientales y coste.

El análisis de los impactos medioambientales se ha realizado teniendo en cuenta los siguientes factores: Atmósfera, ruido, geomorfología, medio hídrico, vegetación, fauna, paisaje, socioeconomía, planeamiento urbanístico y patrimonio cultural.

En los tramos donde sólo existe una opción, la mayoría de los impactos se califican como compatibles o moderados.

En los tramos donde existen varias opciones, el análisis multicriterio concluye seleccionando para el tramo II, la opción II.1, y para el tramo IV, la opción VI.1, por ser las que producen un mayor índice de pertinencia global.

Con respecto al tramo VI, la valoración medioambiental es algo más favorable a la opción VI.2, en relación con los condicionantes de medio hídrico, vegetación y fauna, pues recibe una calificación de moderado/severo, frente a la calificación de severo que se le otorga a la opción VI.1. No obstante, al analizar los aspectos funcionales, la valoración es claramente mejor para la opción VI.1.

El estudio informativo concluye recomendando como solución más favorable y con mayor grado de adecuación la alternativa 3, compuesta por los tramos: I + II.1 + III + IV.2 + V + VI.1 + VII.

Descripción de la alternativa propuesta en el estudio informativo:

La alternativa propuesta, con 20,745 kilómetros de longitud, se inicia en el término municipal de San Mamés de Burgos en el punto kilométrico 360 siguiendo el trazado actual del ferrocarril Madrid-Hendaya en los primeros 1.500 metros, discurriendo, posteriormente, por el norte del término municipal de Villalbilla de Burgos.

En el punto kilométrico 362,200 aproximadamente, cruza la futura autopista León-Burgos, siendo necesario demoler el actual paso superior de la N-120 y construir uno nuevo en el punto kilométrico 362,500.

La nueva variante cruza el río Arlanzón en el punto kilométrico 364,500, donde se plantea un viaducto de 114 metros de longitud. Para atravesar el cauce en viaducto se proyecta un terraplén de pequeña altura en el punto kilométrico 365,250.

Después de cruzar el río, sigue su desarrollo próximo al límite sur del polígono industrial de Villalonquénjar, afectando lo menos posible a los terrenos de las lomas existentes en esta zona, produciendo desmontes de altura media en torno al punto kilométrico 366.

En el punto kilométrico 370,100 se encuentra la conexión con el ferrocarril del citado polígono industrial. Este enlace tiene una longitud de 1.225 metros y en él aparece un desmonte de pequeña altura en torno al punto kilométrico 1,200.

Una vez se enlaza con el ferrocarril que da acceso a Villalonquénjar, la alternativa discurre entre el norte del núcleo urbano de Burgos, el sur de Villatoro y el norte de Villimar, zona en la cual se ha definido el emplazamiento de la futura estación de Burgos.

Hacia el punto kilométrico 371,300, la traza divide al collado formado por dos pequeñas lomas, produciendo un desmonte de altura apreciable en torno a este punto kilométrico.

La futura estación de Burgos se localiza en la recta de 1.842 metros de longitud que va del punto kilométrico 371,982 al punto kilométrico 373,824.

El nuevo proyecto para la estación de Burgos se sitúa en la margen derecha, según el sentido de avance Madrid-Hendaya. Dicha estación se sitúa en el punto medio de los andenes, consiguiendo una mejor movilidad y funcionamiento.

Sobre el punto kilométrico 375 aparece un desmonte de altura media, produciéndose hacia el punto kilométrico 376,300 uno de altura apreciable.

La conexión con la estación de mercancías de Villafría se realiza mediante dos enlaces, uno por el lado oeste y el otro por el este. El enlace con la citada estación de mercancías por el lado oeste se localiza en el punto kilométrico 376,734 y tiene una longitud de 2.566 metros. Este enlace obliga a proyectar un puente sobre el río Vena, así como un paso inferior sobre la N-I.

En cuanto al tronco principal, en esta zona se produce un terraplén de pequeña altura en el punto kilométrico 377,450. A continuación, en el punto kilométrico 377,950 aparece un desmonte de media altura, e inmediatamente después del desmonte se vuelve a tener un relleno de pequeña altura que se apoya en gran parte sobre el aluvial del río Vena.

Más adelante, el trazado es tangente al río Vena, por lo que será necesario realizar un encauzamiento y protección de márgenes de este cauce, en unos 200 metros de longitud, desde el 378,720 al punto kilométrico 379,020. En el punto kilométrico 379,300 la traza cruza el citado río, donde se construirá un viaducto de 38 metros de longitud.

El enlace con la estación de mercancías de Villafría por el lado este, está compuesto por dos ejes, uno para realizar la conexión en el sentido Villafría-Hendaya de 1.388 metros de longitud, localizado en el punto kilométrico 380,221, y el otro para el sentido Hendaya-Villafría, con 1.103 metros de longitud y localizado en el punto kilométrico 379,965.

La nueva variante pasa por debajo de la autopista A-1, sin modificar el actual paso superior existente localizado en el punto kilométrico 380,270.

La alternativa propuesta finaliza en el punto kilométrico 380,745 en el término municipal de Rubena. El último tramo de la nueva variante está compuesto por una única alineación recta de 460 metros de longitud coincidente con el actual ferrocarril Madrid-Hendaya.

### ANEXO III

#### Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto se realiza para cada una de las dos fases, A y B.

En la fase A se realiza un inventario ambiental en el que se analizan las principales características del medio; asimismo, se realiza una valoración de los impactos ambientales, analizando las siguientes variables:



Geología, hidrología, fauna, vegetación, paisaje, vías pecuarias, planeamiento urbanístico y montes de consorcio y convenio.

De este análisis se deduce que las alternativas 1, 2 y 10 presentan impactos severos; sobre la geología e hidrología, las alternativas 1 y 2, y sobre el planeamiento urbanístico, la alternativa 10.

El resto de las alternativas tienen igual calificación, presentando impactos compatibles o moderados.

Las conclusiones del estudio de impacto ambiental para la fase A son las siguientes:

Medioambientalmente ninguna de las alternativas queda descartada, al no presentarse en ellas impactos críticos.

En general, la zona estudiada no presenta ningún aspecto ambiental especialmente destacable, ni los impactos detectados son de consideración, por lo que el factor medioambiental a la hora de un análisis multicriterio, junto con otro tipo de factores (económico, funcional, etc.), no tendrá una especial relevancia.

La valoración de las alternativas conduce a tres categorías de impacto que van a coincidir con las alternativas situadas más al norte, la situada al sur y las comprendidas entre la 3 y la 9.

El grupo que presenta la valoración más favorable desde el punto de vista medioambiental se ajusta al corredor delimitado por el Plan General de Ordenación Urbana de Burgos, resultando su valoración netamente diferente de las otras dos.

Con el nivel de detalle de la fase A, escala 1:25.000, no se pueden diferenciar entre sí con suficiente fiabilidad el grupo de alternativas entre la 3 y la 9.

Posteriormente, en la fase B, el estudio de impacto ambiental se realiza sobre las tres alternativas elegidas una vez considerados el resto de los condicionantes, es decir, la 7, 8 y 9, tramificadas con sus diferentes opciones, en su caso, para cada tramo, lo que da lugar a un total de 12 alternativas o combinaciones de tramos.

La metodología del estudio de impacto ambiental se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio describe las características del medio donde se asientan los trazados de ferrocarril propuestos, distinguiendo entre medio físico, donde analiza clima, geología y geomorfología, aguas superficiales y subterráneas, suelos, vegetación, fauna y paisaje, y medio socioeconómico, haciendo un análisis sociodemográfico, de actividades económicas, patrimonio histórico-artístico, planeamiento urbanístico y de bienes y servicios de interés público y privado.

En el apartado de geología y geomorfología describe la estratigrafía y unidades morfológicas características de la zona. Los tipos de suelos existentes son: En las terrazas del río Arlanzón, entisoles, suelos productivos, ricos en materia orgánica; en las terrazas antiguas dominan los cambisoles no cálcicos, y en la zona fuera de valles y terrazas, los suelos pardo calizos con carbonato cálcico y pobres en humus.

En lo referente a aguas subterráneas, se estudian los acuíferos profundos y los superficiales; estos últimos son explotados con pozos de gran diámetro y poca profundidad, en regadíos de poca importancia. En las aguas superficiales, se analiza la red hidrográfica general, centrándose luego en el río Arlanzón y sus afluentes en la zona de estudio, aportándose datos de calidad de las aguas en dichos cauces.

En el estudio de la vegetación se analiza, en primer lugar, la vegetación potencial, que corresponde a quejigares intercalados entre encinares en las laderas septentrionales, alisada en bordes de cursos fluviales de estiaje moderado y bosquetes de sauces acompañados de otros árboles como álamos y fresnos. Respecto a la vegetación actual, los bosques y matorrales han sido sustituidos por campos de cultivos mayoritariamente herbáceos y en régimen de secano, destacando plantaciones de chopo y álamo en terrenos a orillas del río Arlanzón.

El estudio de la fauna analiza los distintos biotopos y las especies presentes, incluyendo un catálogo faunístico. Entre las especies vulnerables destacan la trucha, samprehuella, cigüeña blanca, alimoche, aguilucho cenizo, tórtola común, murciélago grande de herradura y el lobo. Se señala que en la zona de estudio no existe ninguna zona inventariada como de interés para las aves ni para ninguna otra especie faunística.

En el estudio del paisaje, se distinguen tres unidades de paisajes: Naturales, rurales y urbanos, siendo estos dos últimos los que tienen un mayor peso específico y ocupan una mayor extensión. Del paisaje natural destaca los cerros de la parte nordeste, antes de llegar a Rubena, y los restos de bosques de galería y vegetación de ribera del río Arlanzón.

Se incluye también un estudio sociodemográfico, donde se analizan los términos municipales de San Mamés de Burgos, Villalbilla de Burgos, Burgos y Rubena. En cuanto a la población, la práctica totalidad se concentra en el núcleo urbano de Burgos. Aparece una tendencia a agruparse en los principales centros urbanos, dejando despoblados los pequeños núcleos rurales.

El análisis del patrimonio histórico-artístico se basa en la recopilación de la información existente en archivos e inventarios de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León. Del estudio se desprende que la zona es rica básicamente en yacimientos de industria lítica del Paleolítico Inferior y Medio y que se localizan fundamentalmente en las terrazas de los cauces fluviales y en zonas de páramos.

Realiza una valoración cualitativa de los impactos, distinguiendo cuatro categorías: Compatible, moderada, severa y crítica.

Destacan los impactos geomorfológicos debidos a movimientos de tierras, que en el tramo IV.1 se califica como severo; los impactos sobre el medio hídrico se producen en el tramo II.1 que afecta al río Arlanzón, calificándose de moderado, y en el tramo VI.1, en los ríos Cotar y Vena, donde el impacto es severo. La presencia de la plataforma en los tramos II.1 y VI.1 puede afectar a las zonas inundables de las vegas de los ríos Arlanzón y Vena, modificando la altura de la lámina de agua en avenidas.

Los impactos sobre la vegetación se concentran en el tramo II.1 donde se eliminan 12.300 metros cuadrados de una plantación de chopos y 12.000 metros cuadrados de pino laricio; en el tramo IV.1 se afecta a 4,1 hectáreas de pino laricio; en el tramo V se pasa por el alto de Torrecilla, eliminándose 1,7 hectáreas de pinar resinero de repoblación, y el tramo VI.1 se elimina una superficie de vegetación de ribera de 1,6 hectáreas.

Respecto a los impactos sobre la fauna, el estudio indica que en el tramo II.1 se afecta la avifauna que acude al río Arlanzón (cigüeñas, garzas, andarrios, etc.) y que en el tramo VI.1, al destruir la vegetación de ribera y pasar por encima del río Vena, se verán afectadas especies avícolas y piscícolas. Hay que tener en cuenta también el efecto barrera que afectará a la fauna, sobre todo al lobo.

El impacto paisajístico más importante se produce en el tramo V, donde se afecta al alto de Torrecillas y se crean taludes de grandes dimensiones, y en el tramo VI.1, que discurre sobre el río Vena, deteriorando el entorno del río y también afecciones sobre la Letanía. Estos impactos se consideran severos, debido a la visibilidad que tienen estos dos tramos desde la parte este de la ciudad de Burgos.

El tramo IV.1 atraviesa 500 metros de suelo no urbanizable de especial protección medioambiental-valor natural y 950 metros de suelo de especial protección medioambiental-forestal. Los tramos V y VI atraviesan 250 metros y 1.150 metros, respectivamente, de suelo de especial protección medioambiental por su valor natural.

Respecto a los impactos sobre el patrimonio cultural cabe destacar la afección directa del tramo II.1 sobre el Camino de Santiago. El yacimiento de Fuentevidales se ve afectado por los tramos II.1.III y IV.1. Hay otros yacimientos que pueden ser afectados, pero la afección es calificada de moderada.

Dentro del capítulo de medidas mitigadoras diferencia entre medidas protectoras y medidas correctoras.

Entre las primeras, se concretan una serie de actuaciones y recomendaciones a llevar a cabo durante la fase de obras. En el área de obras, riegos para evitar las emisiones de polvo y prospecciones arqueológicas en una banda aproximada de 400 metros de ancho con centro en el eje del trazado.

Como medidas correctoras se señalan: Plantaciones, siembras e hidro-siembras, restauración de zonas de ribera afectadas próximas a ríos y la corrección del impacto acústico mediante pantallas metálicas absorbentes.

Incluye un programa de vigilancia ambiental en el que se plantea el seguimiento de las medidas protectoras y correctoras citadas.

## ANEXO IV

### Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

La relación de alegantes que ha remitido escritos es la siguiente:

Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León.

Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León

Confederación Hidrográfica del Duero. Ministerio de Medio Ambiente.

RENFE. Dirección General de Infraestructuras.  
 Diputación Provincial de Burgos.  
 Ayuntamiento de Villalbilla de Burgos.  
 Ayuntamiento de Burgos.  
 Seiscientos noventa y cinco particulares.

Los aspectos medioambientales más significativos de las alegaciones son las siguientes:

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento señala las interferencias del estudio informativo con el proyecto de trazado de la «Variante de la N-I (Villafraja) y enlace con la N-623».

La Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León: Señala la afección a las carreteras autonómicas A-231 y BU-622.

La Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León informa en relación con la alegación presentada por don Miguel Ángel Moreno Gallo relativa a la afección del proyecto sobre la calzada romana Astorga-Tarragona-Burdeos, advirtiendo que resulta necesario incluir su prospección arqueológica.

La Confederación Hidrográfica del Duero del Ministerio de Medio Ambiente señala la necesidad de que en el proyecto de construcción se estudie el efecto barrera en caso de avenidas de la nueva plataforma sobre los cauces de los ríos Arlanzón y Vena.

La Dirección General de Infraestructuras de RENFE considera que el método adoptado en la fase de estudio informativo para el análisis y valoración de impactos no permite discriminación entre alternativas y alega que en el estudio no queda reflejado porque han sido desestimadas algunas de las alternativas en la fase A. En la fase B considera de interés ampliar el inventario ambiental con una serie de aspectos que se resumen en los siguientes epígrafes: Unidades de paisaje; estudiar el impacto en el yacimiento número 40 (Camino de Santiago) con un estudio arqueológico; protección de la atmósfera, controlando emisiones de polvo; protección a la flora y fauna; protección del sistema hidrogeológico y garantizar la permeabilidad de paso.

La Diputación Provincial de Burgos señala que la carretera BU-V-5021 a la salida de Villimar está afectada por la nueva variante ferroviaria.

El Ayuntamiento de Villalbilla de Burgos señala que las dos alternativas del tramo II dividen el municipio de Villalbilla de Burgos en dos partes y considera que el tramo II.1 es menos dañino aunque señala aspectos que deberán considerarse y que se resumen en los siguientes epígrafes: Respetar el trazado histórico del Camino de Santiago; no cortar el camino local que une Villalbilla y Villalonquéjar; no cortar el río Arlanzón en una zona en la que el río se desborda habitualmente; reponer los caminos que unen Villalbilla con Villaciezo y San Mamés de Burgos; medidas correctoras contra el ruido, vibraciones e interferencias eléctricas, y disminuir la afección a viviendas en el punto kilométrico 362,800.

El Ayuntamiento de Burgos señala que, en el trazado entre los puntos kilométricos 371 y 372 se producen grandes desmontes y destrucciones forestales y proponen hacer un túnel artificial. Comunica que entre los puntos kilométricos 368,700 y 369,400 se ocasionan graves afecciones en la zona industrial de Villalonquéjar. Señala también afecciones a la red de agua potable en los puntos kilométricos 365,500, 371,750 y 371,850 y sugiere que la reposición del PSF del camino agrícola, situado en el punto kilométrico 372,400, se estudie de nuevo para su traslado al punto kilométrico 371,750 o a otro punto.

El resto de alegantes señalan como aspectos de relevancia ambiental:

El tramo IV atraviesa una finca propiedad de don Adolfo Prieto Gómez, con suelo calificado como no urbanizable por el alto valor medioambiental; además, el tramo aceptado IV.2 afecta a 3 hectáreas de arbolado y la alternativa elegida divide barrios.

Que la alternativa 3 escogida para el desvío del ferrocarril por el norte de la ciudad de Burgos pasa a 300 metros de viviendas e irrumpe en el denominado cerro del Grajo y Satimia, destruyendo una zona forestal de protección medioambiental

El tramo IV afecta a una finca propiedad de doña Inés Gómez Díaz, dedicada al reciclaje de residuos sólidos y autorizada como gestor de residuos peligrosos.

En relación al traslado de la estación de autobuses, hay una oposición generalizada, por el perjuicio que ello ocasionaría a los comerciantes y al turismo de la ciudad.

La reposición del camino local asfaltado que une Villalbilla y Villalonquéjar, así como que los caminos agrícolas tengan unas dimensiones mínimas de 7 metros.

Diversas alegaciones exponen su disconformidad con las valoraciones de impactos aportadas por el estudio de impacto ambiental.

El resto de las alegaciones particulares con relevancia medioambiental versan sobre temas que han sido tratados por los organismos oficiales.

## MINISTERIO DE ECONOMÍA

**2003** *ORDEN de 29 de diciembre de 2000 sobre resolución de 14 expedientes por incumplimiento de las condiciones establecidas en la concesión de incentivos al amparo de la Ley 50/1985.*

A las empresas relacionadas en el anexo de esta Orden, al no haber acreditado en tiempo y forma el cumplimiento de las condiciones vinculantes establecidas en las resoluciones de concesión de las subvenciones, se les instruyeron los oportunos expedientes de incumplimiento, de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 1535/1987, de 11 de diciembre.

En la instrucción de los expedientes se han observado las formalidades legales, habiéndose concedido a las empresas afectadas los plazos preceptivos para el cumplimiento de los trámites de formulación de alegaciones y de audiencia previstos en el artículo 84 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y en el artículo 35 del Real Decreto 1535/1987, de 11 de diciembre, modificado por el Real Decreto 302/1993, de 26 de febrero, y por Real Decreto 2315/1993, de 29 de diciembre.

De las actuaciones resulta probado que los titulares de las subvenciones no han acreditado haber cumplido en tiempo y forma las obligaciones que contrajeron en la aceptación de las condiciones de los incentivos,

Este Ministerio, al amparo de lo dispuesto en la Ley 50/1985, de 27 de diciembre, y su reglamento de desarrollo; la Ley 30/1992, de 26 de noviembre; el Real Decreto 1371/2000, de 19 de julio, y demás disposiciones de aplicación, así como los informes de la Dirección General de Políticas Sectoriales, tiene a bien disponer:

Artículo único.

Se declara el incumplimiento de las condiciones establecidas para el disfrute de los incentivos regionales otorgados a las empresas relacionadas en el anexo de esta Orden. En consecuencia, se modifica el importe de las subvenciones concedidas en proporción al alcance del incumplimiento según se detalla en el anexo, debiéndose publicar la presente Orden en el «Boletín Oficial del Estado» conforme a lo dispuesto en el artículo 60.1, párrafo segundo, de la Ley 30/1992, todo ello sin perjuicio de efectuar la notificación de la misma a los interesados.

Contra esta Orden, que pone fin a la vía administrativa, los interesados podrán interponer potestativamente recurso de reposición ante el excelentísimo señor Ministro de Economía, en el plazo de un mes contado a partir del día siguiente al de la notificación, o bien recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente a la notificación de la misma.

Madrid, 29 de diciembre de 2000.—El Vicepresidente segundo del Gobierno y Ministro de Economía, P. D. (Orden de 8 de noviembre de 2000), el Secretario de Estado de Economía, de la Energía y de la Pequeña y Mediana Empresa, José Folgado Blanco.