

Territorio	Número de perceptores		Importe de la subvención	
	Máximo (Resolución de 16.3.200)	Concesión	Máximo por perceptor — Pesetas	Global — Pesetas
Cataluña	39	21	348.000	4.007.000
Extremadura	14	10	353.000	1.816.000
Galicia	21	10	300.000	2.095.000
La Rioja	2	—	—	—
Madrid	22	15	355.000	3.236.000
Región de Murcia	6	3	290.000	677.000
Navarra	3	2	353.000	653.000
País Vasco	2	—	—	—
Comunidad Valenciana	8	5	300.000	1.094.000
Total	232	126	355.000	25.200.000

La relación nominativa de concesionarios, ordenada por Comunidades Autónomas, se encuentra expuesta en el tablón de anuncios situado en la parte derecha del vestíbulo de entrada de la sede central del Departamento (paseo de Infanta Isabel, número 1. 28014 Madrid), donde podrá ser consultada durante los diez días siguientes a la publicación de esta Resolución.

Quedan desestimadas las solicitudes de subvención de 2000 por el suministro de datos estadísticos y de precios agrarios no recogidas en la relación nominativa señalada en el párrafo anterior.

La resolución del procedimiento, del que se da publicidad, pone fin a la vía administrativa; contra ella podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, conforme a lo establecido en el artículo 11.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, y artículo 66 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, en el plazo de dos meses, a partir del día siguiente a la finalización del plazo de diez días desde la publicación de la presente Resolución.

Asimismo, dicha resolución, podrá ser recurrida potestativamente en reposición, en el plazo de un mes, a partir del día siguiente a la finalización del plazo de diez días señalado en el párrafo anterior, y ante el mismo órgano que la ha dictado, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en la redacción dada por la Ley 4/1999, de 13 de enero.

Madrid, 24 de enero de 2001.—El Subsecretario, Manuel Lamela Fernández.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

3976

RESOLUCIÓN de 2 de febrero de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto de construcción «Mejora de plataforma de la carretera N-232 de Vinaroz a Santander, puntos kilométricos 512,2 al 533,1. Tramo: Oña-Valdenoceda». Provincia de Burgos, de la Dirección General de Carreteras.

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 el Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización, o en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

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

Conforme al artículo 13 del Reglamento la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 27 de febrero de 1995, a la antigua Dirección General de Política Ambiental la Memoria, resumen del proyecto de construcción de referencia, «Mejora de la Plataforma de la Carretera N-232 de Vinaroz a Santander, puntos kilométricos 512,2 al 533,1. Tramo: Oña-Valdenoceda», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 21 de septiembre de 1995, la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras 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 Dirección General de Carreteras, en cumplimiento con lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, sometió el proyecto de construcción y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 29 de enero de 1998.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 22 de enero de 1999, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

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

El anexo IV es 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 1302/1986, de 28 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 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de construcción: «Mejora de la plataforma de la carretera N-232 de Vinaroz a Santander. Puntos kilométricos 512,2 al 533,1. Tramo: Oña-Valdenoceda», provincia de Burgos.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, la Secretaría General de Medio Ambiente considera ambientalmente viable la alternativa 1 del proyecto, siempre y cuando en la ejecución de la misma se observen las recomendaciones y medidas correctoras contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental y se cumplan las siguientes condiciones:

1. Ajustes de trazado: Con el fin de disminuir los grandes movimientos de tierra, al mismo tiempo que la altura de los taludes de desmonte y terraplén, se realizará una revisión general del trazado en las zonas donde no se aprovecha la carretera actual y, en especial, en los siguientes puntos:

a) Entre los puntos kilométricos 0,800 y 1,400 se acercará el trazado en planta hacia la carretera actual y, al mismo tiempo, se elevará la cota de la rasante entre los puntos kilométricos 1,100 y 1,400.

b) Entre los puntos kilométricos 5,000 y 6,000, se intentarán disminuir los volúmenes de desmonte acercándose el trazado a la carretera actual.

c) En el barranco de Cobrano, se sustituirá el terraplén proyectado por un viaducto, evitando, al mismo tiempo, la ejecución de la variante de la carretera actual en este punto.

d) Entre los puntos kilométricos 8,100 y 8,800, se modificará el trazado en planta con el fin de no invadir la vaguada que vierte sus aguas al barranco de Fuente Miñón.

e) En el barranco de Fuente Miñón, punto kilométrico 8,850, se sustituirá el caño proyectado por una estructura cuyas dimensiones permitan el paso de la fauna que habitualmente utiliza este corredor.

f) Entre los puntos kilométricos 9,000 y 10,000, asimismo, se ajustará el trazado tanto en planta como en alzado con el fin de disminuir los grandes volúmenes de tierras que se prevén en esta zona.

g) En el punto kilométrico 12,700 se evitará pasar por el pequeño cerro, desplazando el trazado en planta hacia la carretera actual (incluso ocupando parte de ésta que habría que reponer). Continuando con el desplazamiento hacia el sudoeste, se disminuirá la altura de los terraplenes en las inmediaciones de Toba de Valdivielso.

h) Entre los puntos kilométricos 16,300 y 16,400 (arroyo de Rojas), se evitará invadir el cauce del arroyo, bien sustituyendo el terraplén por un muro, bien desplazando la carretera hacia el monte, siempre que esto no suponga una devegetación significativa.

2. Protección del sistema hidrológico e hidrogeológico: La actuación se desarrolla muy próxima a los cursos del río Ebro y del arroyo Rojas, afectando a varios barrancos que vierten sus aguas directamente al Ebro, entre los que cabe destacar los barrancos de Cobrano, Fuente Miñón y Duengo. En consecuencia, para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas, y evitar el arrastre de tierras a los cauces durante la fase de construcción, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Ebro, las siguientes medidas:

a) Se garantizará la evacuación de caudales y el paso de sólidos de arrastre mediante las obras de drenaje pertinentes.

b) Si fuera necesario la realización de cortes, desvíos provisionales u otras actuaciones en los cauces, se programarán las obras en función del calendario biológico de las especies fluviales y se utilizarán materiales que permitan la posterior colonización de la vegetación espontánea minimizando los efectos paisajísticos de la obra.

c) Durante las obras, se tomarán las medidas oportunas para afectar exclusivamente a la vegetación de ribera incluida entre los bordes de la explanada prevista de la carretera.

d) Los vertidos se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable a su naturaleza.

e) Con objeto de evitar la afección sobre los sistemas fluviales del entorno de la actuación y, en especial, del río Ebro, del arroyo Rojas y de los barrancos de Cobrano, Fuente Miñón y Duengo, no se localizarán canteras ni préstamos, ni se verterán materiales, ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que directamente o por escorrentía o por erosión se pueda afectar a estos cursos de agua o a sus acuíferos asociados.

f) Se notificarán las fechas de comienzo y finalización de las obras a la Confederación Hidrográfica del Ebro y se solicitarán, con antelación, los oportunos permisos administrativos para la captación y el vertido de aguas.

g) Se recomienda la utilización de parapetos, entramados vegetales o balsas de contención que eviten los procesos erosivos que pudieran producirse durante las obras en las inmediaciones de los cursos de agua y de los barrancos.

h) Se definirán las medidas de prevención y control necesarias para garantizar que los vertidos de sustancias contaminantes procedentes de la actividad de la obra o los que pudieran originarse por accidente durante la explotación, no puedan afectar a la red de drenaje natural ni a los acuíferos ya identificados en el estudio de impacto. Para ello, el programa de Vigilancia Ambiental deberá incluir un plan de seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación, estableciendo también los puntos de control de la calidad del agua, aguas arriba y abajo de determinados tramos de obra.

i) Se estudiarán la localización y funcionamiento de los posibles acuíferos en las inmediaciones del trazado, adoptándose las medidas oportunas para asegurar el mantenimiento de los flujos de recarga y de la calidad de sus aguas.

3. Protección de la fauna: Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la actuación y de permitir su pervivencia y movilidad, se adoptarán las siguientes medidas que deberán ser convenientemente diseñadas e incorporadas al proyecto de construcción antes de iniciarse las obras:

a) Limitaciones temporales. Se evitará la ejecución de desbroces durante el período de cría de los mamíferos y de voladuras durante el período de cría de la avifauna (águila real, buitre leonado, alimoche, halcón peregrino, águila perdicera y búho real). Con carácter general, se evitarán los trabajos nocturnos en toda la zona de obras.

b) Adecuación de cunetas y obras de drenaje longitudinal. Dado el riesgo para anfibios, reptiles y pequeños mamíferos de quedar atrapados en cunetas, arquetas y otras obras de drenaje, estas se diseñarán de forma que sea posible su escape, mediante rampas u otros dispositivos similares.

c) Adecuación de las obras de drenaje transversal como pasos de fauna de animales de pequeñas dimensiones mediante la adecuación de su diseño, que deberá prever la construcción de rampas de entrada y salida, así como de un resalte longitudinal que impida la circulación

del agua y de los animales para asegurar su potencial utilización a lo largo de todo el año. Se revegetarán las entradas y salidas de estas obras de drenaje.

d) Se construirán pasos específicos para la fauna de mayor tamaño en los principales barrancos afectados (Cobrano y Fuente Miñón), como ya se contempló en la condición 1. Sus dimensiones serán tales que permitan la entrada de luz en toda su longitud.

4. Protección de la vegetación: Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la franja de expropiación, que definirá la superficie de ocupación tanto de la futura obra como de las instalaciones auxiliares y de los caminos provisionales de obra, para que la circulación de la maquinaria y del personal se restrinja a la zona acotada. Las señales utilizadas para el jalonamiento se revisarán periódicamente durante las obras para asegurar el mantenimiento de su funcionalidad.

Se recuperará la capa superior de tierra vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por las obras para su posterior reutilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán durante la fase de construcción en montones de altura no superior a 1,5 metros para facilitar su aireación y evitar su compactación. Para facilitar los procesos de colonización posterior se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abonado periódico. Con carácter general, se utilizará preferentemente este sustrato sobre las superficies a revegetar.

Se procederá a la revegetación mediante siembras y/o plantaciones de todas las superficies técnicamente viables, tales como los taludes, las áreas de ocupación temporal y los vertederos, previa adecuación de su superficie mediante las técnicas oportunas como el laboreo de los suelos compactados o la regularización del terreno.

Las actuaciones de restauración y recuperación ambiental de áreas afectadas por las obras se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción de la vía. A este fin, se redactará un Plan de Obra en el que se establecerá la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones, con el fin de evitar los riesgos de erosión producidos por la lluvia y de asegurar la eficacia de las medidas de restauración.

Para reducir el riesgo de incendios en las inmediaciones de la obra, se prohibirá expresamente el encendido de fuegos durante la época estival.

5. Mantenimiento de la permeabilidad territorial: Durante la construcción y explotación de la carretera 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.

6. Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico: Previamente al inicio de las obras y, en coordinación con la Dirección General de Patrimonio y Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León, se realizará una prospección arqueológica en la franja de ocupación de la nueva carretera, de los caminos de acceso, de las superficies destinadas a acoger instalaciones auxiliares, de las zonas de préstamos y de los vertederos.

La prospección consistirá en un reconocimiento de la superficie determinando si existe algún yacimiento arqueológico y, de ser así, incluirá su descripción e identificación. Previamente al trabajo de campo se consultarán todas las fuentes de información disponibles.

Si el trazado de la carretera afectara a algún yacimiento arqueológico se abordarán, antes de las obras, las oportunas intervenciones arqueológicas preventivas que permitan recoger los restos a preservar así como documentar los restos a destruir. Estos trabajos se realizarán en coordinación con la Dirección General de Patrimonio y Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.

De forma general, se hará también un seguimiento de los principales trabajos de remoción de tierras durante la fase de construcción, especialmente en las inmediaciones de los yacimientos identificados.

7. Localización e integración de vertederos y zonas de préstamos: Antes del comienzo de las obras, se determinará la localización de los vertederos potenciales donde poder albergar los materiales sobrantes de la excavación, evitándose las siguientes zonas:

- Puntos de interés geológico o geomorfológico.
- Zonas bióticas de interés singular.
- Zonas de afección a yacimientos arqueológicos.
- Aluviales de los ríos y arroyos de la zona.

Posteriormente, y tras un análisis de las posibilidades de reutilización de los materiales y de su compensación dentro de la propia obra, se determinará el volumen y el emplazamiento final de los vertederos, que se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valorarán las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. El volumen de vertido será el mínimo posible, para

lo cual se preverán las actuaciones oportunas, como, por ejemplo, el machaqueo de los materiales calizos, para posibilitar su reutilización en la construcción de los terraplenes y de los firmes.

Con este análisis se elaborará un informe previo al inicio de las obras que incluirá planos de localización y delimitación de las zonas de vertido, a escala mínima de 1:1.000, donde se señalarán 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 detallarán 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.

Para la obtención de los materiales procedentes de cantera y, si fuera necesario, para el material de préstamo, se deberá dar preferencia a las explotaciones ya existentes en la zona y, si esto no fuera posible o estas fueran insuficientes, las explotaciones que se abran deberán someterse a Evaluación de Impacto Ambiental por la autoridad competente.

Por último, los vertederos y las zonas de préstamo deberán contar con un proyecto de recuperación ambiental, según se expone en la condición 11.

8. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra: Antes del inicio de las obras se elaborará un documento donde se detallarán las actuaciones de defensa contra la erosión, la recuperación ambiental y la integración paisajística de la obra.

En el citado documento se considerarán como zonas sensibles de tratamiento especial las siguientes áreas: Zonas de préstamo y vertedero, parques de maquinaria, plantas de asfaltado y hormigonado, zonas de instalaciones auxiliares, viarios de acceso a la obra, desmontes, terraplenes, inmediaciones de los ríos, arroyos y barrancos interceptados por el trazado y accesos a los pasos de fauna.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local.

En las plantaciones se aceptarán también especies arbustivas y arbóreas ampliamente cultivadas en la zona como las especies de pino utilizadas en la reforestación local. Además, se introducirán otras especies autóctonas como la encina, el quejigo, el madroño, etc. En aquellos puntos donde se interfiera con vegetación de ribera y siempre que la nueva configuración del terreno lo permita, se utilizarán árboles especialmente adaptados a estas circunstancias como álamos, sauces, alisos, avellanos y fresnos.

En las siembras e hidrosiembras se evitará el empleo de especies exóticas y, en especial, de especies de carácter invasor, introduciéndose principalmente especies arbustivas y herbáceas de fácil implantación que se den de forma natural en la zona de actuación.

Se verificará que las especies propuestas se encuentran comercializadas de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

El diseño de las plantaciones tendrá en cuenta no sólo las características físicas de las distintas unidades de actuación como la ubicación, la pendiente, la litología, la exposición, o sus necesidades para asegurar la funcionalidad de la obra como la visibilidad en cruces, sino también la composición de la vegetación de su entorno inmediato y las posibilidades de reducir el acceso visual de la nueva construcción.

En los terraplenes, se redondeará la arista de su intersección con el terreno, de forma que estos simulen una continuación del terreno natural donde se apoyan.

Se identificarán los tramos de la carretera actual que, tras las obras propuestas, queden fuera de servicio. Se proyectarán en ellos las operaciones oportunas para su integración ambiental mediante la plantación de especies arbustivas y arbóreas.

En el documento a desarrollar antes de iniciarse las obras se especificarán y presupuestarán todas las actuaciones necesarias, incluidas las labores de mantenimiento necesarias para asegurar el éxito de la revegetación.

9. 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.

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, el programa detallará, para cada recurso del medio objeto de seguimientos, 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 Secretaría General de Medio Ambiente y a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

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 correctoras, 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 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 de 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.

Estudio, con los planos correspondientes, de las modificaciones de trazado realizadas para minimizar los movimientos de tierras, a que se refiere la condición 1.

Documento de integración ambiental donde se detallarán y presupuestarán las actuaciones pertinentes en relación con la condición 3 de protección de la fauna, con la condición 4 de protección de la vegetación, con la condición 7 de localización e integración de vertederos y zonas de préstamo y con la Condición 8 de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.

Informe con los resultados de la prospección arqueológica y plan de actuación arqueológica durante las obras, a que se refiere la condición 6.

b) Informes periódicos semestrales durante la fase de obras, que deberán detallar, al menos:

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas para la protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas para la protección de la fauna, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas para la protección de la vegetación, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas para el mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas para la protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas para la localización e integración de vertederos y zonas de préstamo, a que se refiere la condición 7.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas para la defensa contra la erosión, la recuperación ambiental y la integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 8.

c) Antes de la recepción de las obras: Programa de Seguimiento Ambiental para la fase de explotación.

d) Anualmente y durante tres años, a partir de la recepción de las obras:

Informe sobre la efectividad de las medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre el estado y efectividad de los pasos de fauna, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre el estado y progresos de las áreas en recuperación ambiental y la integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 8.

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 explotación.

Del examen de esta documentación por parte de la Secretaría General de Medio Ambiente podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

10. Documentación adicional: La Dirección General de Carreteras remitirá a la Secretaría General de Medio Ambiente, 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:

Estudio y justificación, con los planos correspondientes, de las modificaciones de trazado realizadas para minimizar los movimientos de tierras, a que se refiere la condición 1.

Medidas adoptadas para la protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, a que se refiere la condición 2.

Medidas adoptadas para la protección de la fauna, a que se refiere la condición 3.

Medidas adoptadas para la protección de la vegetación, a que se refiere la condición 4.

Medidas adoptadas para el mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 5.

Memoria final de la Prospección Arqueológica y del Plan de Actuación Arqueológica, a que se refiere la condición 6.

Planos de localización y proyecto de explotación y recuperación de zonas de vertido y de extracción de materiales, a que se refiere la condición 7.

Documento con la definición de las actuaciones previstas para la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 8.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 9.

11. Definición contractual de las medidas correctoras: Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones se incorporarán al proyecto de construcción, justificándose técnicamente en la memoria y anejos correspondientes; estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en los planos; sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones técnicas y su definición económica en el presupuesto del proyecto. También se valorarán y proveerán los costes derivados del Plan 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.

Madrid, 2 de febrero de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas Recibidas
Junta de Castilla y León (Valladolid)	X
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.	
Junta de Castilla y León (Valladolid)	X
Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural. Servicio Arqueológico Territorial de la Consejería de Agricultura y Turismo.	
Asociación «SEO BirdLife Internacional» (Madrid)	X
Instituto Tecnológico Geominero de España (Madrid)	X
Junta de Castilla y León (Valladolid)	X
Consejería de Agricultura y Ganadería. Dirección General de Estructuras Agrarias de la Consejería de Agricultura y Ganadería.	
Gobierno Civil de Burgos	X
Funcionarias Sanitarias de la Merindad de Valdivielso	X
AEDENAT (Madrid, Burgos y Zaragoza). Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza	X

Relación de consultados	Respuestas Recibidas
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla y León (Valladolid)	—
Presidencia de la Junta de Castilla y León (Valladolid)	—
Confederación Hidrográfica del Ebro (Zaragoza)	—
Dirección Territorial del Ministerio de Obras Públicas y Transporte en la Comunidad Autónoma de Castilla y León (Valladolid)	—
Diputación Provincial de Burgos	—
Ayuntamiento de Cereceda (Burgos)	—
Ayuntamiento de Condado de Valdivielso (Burgos)	—
Ayuntamiento de Población de Valdivielso (Burgos)	—
Ayuntamiento de Toba de Valdivielso (Burgos)	—
Ayuntamiento de Santa Olalla de Valdivielso (Burgos)	—
Ayuntamiento de El Almiñe (Burgos)	—
Ayuntamiento de Fuentearenas (Burgos)	—
Ayuntamiento de Quintana de Valdivielso (Burgos)	—
Ayuntamiento de Oña (Burgos)	—
Ayuntamiento de Valdenoceda (Burgos)	—
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio	—
Departamento de Investigación y Experimentación Forestal de Valonsadero (Soria).	
Junta de Castilla y León (Valladolid)	—
Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes. Centro de Investigación Agraria.	
Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León	—
Unidad Técnica de Medio Ambiente (Valladolid).	
Universidad de Salamanca	—
Facultad de Ciencias, Cátedra de Ecología.	
Federación Ecologista de Castilla y León (Valladolid)	—
Coordinadora Ecologista de Castilla y León (Ávila)	—
Colectivo Cantueso.	
ASDEN, Asociación de Defensa y Estudios de la Naturaleza (Soria)	—
CEMAC, Centro de Estudios del Medio Ambiente Castellano-Leonés (Burgos)	—
ARCE, Asociación para la Recuperación de la Comarca del Ebro (Miranda de Ebro, Burgos)	—
GEDEB, Grupo de Estudios para la Defensa de los Ecosistemas Burgaleses (Burgos)	—
Colectivo Ecologista de Burgos	—
C.I.E. Grupo Naturalista (Burgos)	—
Asociación Cultural Recreativa Pinilla y El Pedroso (Burgos) ..	—
CODA (Madrid)	—
ADENA (Madrid)	—
ICONA (Madrid)	—
Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas Dirección General del CEDEX (Madrid)	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid)	—

El contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León indica la posible afección al monte de utilidad pública número 518 «Lanchares» de la Junta Administrativa de Condado de Valdivielso. Considera, igualmente, que la naturaleza del Proyecto no se limita a un acondicionamiento de trazado, sino que incluye una elevada proporción de nueva construcción por lo que debe someterse al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental. Por otro lado, manifiesta que el tramo nuevo, Cereceda-Condado de Valdivielso, contempla desmontes de considerable magnitud que afectan a montes naturales adultos de Pino pinaster y de otras especies y que, en el tramo de Toba de Valdivielso, son previsible desmontes y terraplenes importantes. Asimismo, se considera muy elevada la superficie afectada por las obras, lo cual incide directamente sobre la vegetación previsible afectada que compone enclaves naturales de elevado interés genético a pesar de que en algunos

casos proceden de repoblaciones. Además, se advierte de la presencia de especies faunísticas catalogadas de interés especial, insistiéndose en la necesidad de adoptar medidas de prevención y corrección del impacto en relación a este factor. Por otro lado, este organismo entiende necesario el mantenimiento de los drenajes naturales existentes en el terreno, la conservación del arbolado que pudiera resultar afectado por el trazado (especialmente los ejemplares de gran tamaño) y considera que los terrenos sobre los que discurre el trazado presentan inestabilidad por lo que reclama el estudio detallado del diseño de los taludes, en cuanto a sus pendientes y posterior recuperación ambiental con especies capaces de prevenir los riesgos de erosión y desprendimientos existentes en los taludes. Por último, insisten en la necesidad de realizar un estudio adecuado para la elección de las zonas de acopio y depósito de materiales, así como su posterior restauración ambiental una vez finalizadas las obras y recuerdan que los lugares de extracción deberán contar con los permisos y autorizaciones que se requieran así como con sus correspondientes planes de restauración.

El Servicio Arqueológico Territorial de la Consejería de Agricultura y Turismo de la Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Junta de Castilla y León considera imprescindible realizar una prospección arqueológica lineal en el entorno de los nuevos trazados, habida cuenta de los hallazgos aislados, yacimientos, y posible vía romana Hoz de Arriba-Valle de Mena, registrados en el Catálogo del Inventario Arqueológico de Burgos en el entorno afectado.

La Asociación «SEO BirdLife Internacional» indica que el proyecto se encuentra dentro del Área de Importancia Internacional para las Aves número 032 «Sierras de Oña y de la Tesla» y que la zona afectada acoge interesantes poblaciones reproductoras de rapaces rupícolas como el Águila real, el Buitre leonado, el Alimoche, el Halcón peregrino, el Águila perdicera y el Búho real. En consecuencia, solicitan que se garantice la conservación de las especies señaladas, incluidas en el anexo I de la Directiva CEE 79/409, que se estudie la posible presencia de otras especies en la zona evitándose causar molestias a la fauna en época de reproducción y cría, que se garantice la permeabilidad de la carretera para la fauna terrestre y que se realicen plantaciones de especies autóctonas con objeto de minimizar el impacto visual y sonoro de las obras.

El Instituto Tecnológico Geominero de España recuerda que es necesario la aprobación de los planes de restauración (Real Decreto 2994/82, de 15 de octubre, «Boletín Oficial del Estado» de 15 de noviembre) para la apertura de nuevas canteras o ampliación de las ya existentes y solicita minimizar el impacto paisajístico sobre el Valle de Valdivielso, de gran valor geomorfológico, mediante una ubicación y un diseño cuidado de las escombreras así como mediante la adopción de medidas protectoras y/o correctoras.

La Dirección General de Estructuras Agrarias de la Consejería de Agricultura y Ganadería de la Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León señala que se emitirá un dictamen en una Ponencia Técnica de Evaluación de Impacto Ambiental, relativo a los condicionantes que debe cumplir la concentración parcelaria del Valle de Valdivielso, y que éste deberá tenerse en cuenta en el Proyecto. Asimismo, solicitan datos de trazado, entronques con caminos rurales y desagües, para la correcta adecuación de sus proyectos.

El Gobierno Civil de Burgos solicita que se adopten las siguientes medidas correctoras para minimizar los riesgos de erosión y desprendimientos: Reducir las pendientes de los taludes, en especial en el tramo Cereceda-Condado de Valdivielso; impermeabilizar la coronación de los mismos; crear desvíos para el agua de escorrentía y recuperar la cubierta vegetal. Además, considera necesario la adopción de medidas correctoras de carácter genérico para la protección de los suelos, como la recogida de suelo con valor agrológico, evitar su compactación y, en su caso, labrar posteriormente el terreno, así como localizar correctamente los vertederos, etc. También recomienda proteger las zonas de pastizal mediante la creación de una banda de seguridad y una barrera arbustiva para evitar la dispersión de contaminantes al borde de la vía. Por otro lado, se menciona la necesidad de adoptar medidas protectoras para la fauna que anulen el efecto barrera de la nueva vía y señalen la presencia de fauna en la zona. Se recomienda el empleo de vallas que impidan su entrada y la habilitación de bebederos en zona de monte. Por último se recomiendan medidas de cara a la integración de la actuación en el paisaje con fines de seguridad vial, estéticos y paisajísticos, mediante el empleo de plantaciones.

Las Funcionarias Sanitarias de la Merindad de Valdivielso exponen la necesidad de evitar que el camino de arbolado existente en el tramo Condado-Puente de Población de Valdivieso (puntos kilométricos 10 a 11) quede invadido por la ampliación de la plataforma. Consideran también que en el punto de intersección entre la carretera y el Valle de Valdivielso se debería habilitar una vía peatonal pues se trata de una zona de servicios con abundante flujo peatonal. En este sentido, alertan sobre la disminución de la seguridad peatonal que traerá consigo la actuación como consecuencia

del incremento de la velocidad de circulación de los vehículos (80 km/h) y la inadecuación del arcén para el elevado tránsito de personas existente.

La Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza, AEDENAT, informa del elevado valor ecológico del Paraje «Desfiladero de los Hocinos», sito en el Valle de Valdivielso (términos municipales de Valdenoceda y Quintana de Valdivielso) y exige la paralización del proyecto así como un estudio detallado para la salvaguarda del ecosistema de la zona.

ANEXO II

Resumen del proyecto

En el proyecto se contemplan dos alternativas principales entre Cereceda y Condado, siendo el resto del trazado alternativa única.

De las dos alternativas, se desestima la Alternativa 2 por los elevados impactos ambientales que provoca al abrir un nuevo corredor que afecta, además, a una garganta muy encajonada por donde discurre el río Ebro.

En la Alternativa 1, entre el barranco de Cobrano y el final de la variante se plantean dos nuevas subalternativas parciales que se descartan, una porque no evita la travesía de Condado y la otra porque sus características de trazado no permiten el adelantamiento a los vehículos que bajan y no se reducen los movimientos de tierras.

El trazado de la solución seleccionada para el acondicionamiento de la carretera N-232 objeto del proyecto, ha venido principalmente condicionado por las características del terreno en el que se inserta, de orografía muy accidentada.

La longitud del tramo de carretera actual objeto de estudio es de 20,9 km que, tras el acondicionamiento proyectado, se verá reducido a 18,1 km. Ello implica una serie de ventajas para la población, como la economía en el tiempo de recorrido, la comodidad en la circulación, al proponerse un trazado más suave que sustituye al sinuoso existente, y la seguridad para los conductores y los peatones al suprimirse las travesías de los núcleos urbanos.

El trazado consiste, en un principio, en un acondicionamiento de la actual carretera y, por lo tanto, discurre sobre ella con pequeñas variantes hasta el punto kilométrico 3,300, unos 500 m antes del núcleo urbano de Cereceda.

A partir de ese punto, en el cual se propone la construcción de la intersección de Cereceda aprovechando la carretera existente para el acceso a este núcleo urbano, se propone abrir un nuevo trazado al sur del actual y por las laderas de la sierra hasta pasado el pueblo de Condado, evitando así su travesía.

En ese tramo, se producirán desmontes y terraplenes importantes para encajar la nueva vía siendo por otro lado significativos los cruces de los barrancos de Cobrano en el punto kilométrico 8,050 y de Fuente Miñán en el punto kilométrico 8,850.

En el punto kilométrico 10,150 se proyecta el enlace de Condado aprovechando la carretera actual para acceder a este núcleo urbano.

Tras este enlace, el trazado propuesto coincide de nuevo con la vía actual, cruzando el barranco de Duenga en el punto kilométrico 11,000 aproximadamente y acercándose al curso del río Ebro.

Más adelante, entre los puntos kilométricos 11,350 y 13,650, el proyecto rectifica una serie de curvas proponiendo un trazado más suave al norte del actual pero muy próximo al existente. En este entorno, se diseña además la intersección de acceso a Toba de Valdivielso en el punto kilométrico 12,400.

Tras esta rectificación y hasta el final de la actuación, se proyecta un acondicionamiento y ensanche de la calzada actual excepto en las inmediaciones de Santa Olalla de Valdivielso, donde se propone evitar la travesía del pueblo mediante una pequeña variante de apenas 900 m entre los puntos kilométricos 14,100 y punto kilométrico 15,000. Esta travesía discurre al sur de la vía actual y del mencionado núcleo urbano. Para dar acceso a Santa Olalla, en los dos puntos kilométricos citados se proyectan sendas intersecciones proponiéndose el acceso al núcleo urbano a través de la carretera actual.

Por último, en la parte final del trazado propuesto, la actuación se desarrolla sobre la vía actual, planteándose además el acondicionamiento de las siguientes intersecciones: en el punto kilométrico 16,000 la intersección de Almiñe, en el punto kilométrico 16,700 la intersección de Puente Arenas y en el punto kilométrico 17,300 la intersección de Quintana.

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

y en el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El área de estudio se sitúa en el Valle de Valdivielso, al norte de la Provincia de Burgos, que se extiende en dirección SE NO, encajado entre montes de relieve más o menos pronunciados y por donde discurre el río Ebro. La actuación propuesta une los Términos Municipales de Oña (al SE) y de Merindad de Valdivielso (al NO) y discurre muy próxima a varios núcleos urbanos como Cereceda, Condado, Toba de Valdivielso, Santa Olalla de Valdivielso y Valdenoceda.

El Estudio comienza con una justificación del interés general de la actuación donde se pone de manifiesto la baja calidad del trazado actual de la N-232 y su peligrosidad en el ámbito de estudio, planteándose, en conclusión, los principales objetivos del acondicionamiento propuesto, entre los que destaca evitar la travesía de los núcleos urbanos y corregir los parámetros de diseño para reducir los riesgos tanto para los conductores como para los peatones que transitan por esta vía.

A continuación, el estudio realiza una somera descripción y selección de alternativas en base a su adaptación medioambiental, su coste de ejecución y su funcionalidad en relación con los objetivos planteados.

Tras la selección de la alternativa más apropiada, el Estudio incluye una descripción del proyecto donde se resumen sus principales características en relación con el trazado, las secciones tipo, la reposición de los caminos, los desvíos provisionales, los movimientos de tierra, el tipo de firme y de pavimento, el drenaje, la señalización, el balizamiento, las expropiaciones y la rentabilidad de la inversión.

El siguiente capítulo recoge las respuestas a las consultas previas realizadas y responde a sus sugerencias poniéndose de manifiesto las medidas adoptadas al respecto para la integración ambiental del proyecto.

En el inventario ambiental se describen los diferentes factores del medio, analizándose principalmente la climatología, la geología, los suelos, la hidrología, la vegetación, los usos del suelo, la fauna y el paisaje; desarrollándose en menor medida los aspectos socioeconómicos y culturales. En conclusión, los recursos más singulares de la zona analizada en el Estudio son las sierras de La Tesla y de La Llana, que enmarcan el curso del río Ebro. Su cauce discurre por el fondo del valle recogiendo las aguas que drenan los barrancos de la sierra cuyo sustrato calcáreo y semipermeable condiciona una elevada escorrentía superficial y la presencia de acuíferos de muy variable y difícil valoración. En la llanura aluvial, por el contrario, la litología permite tasas elevadas de permeabilidad por lo que se pone de manifiesto la presencia de acuíferos superficiales, libres y muy vulnerables a la contaminación. Respecto a la vegetación destacan las masas de quercíneas y los pinares de repoblación que configuran un bosque de elevado valor natural y paisajístico. En el fondo del valle, el bosque galería que puebla las márgenes del río Ebro y de sus afluentes presenta un elevado número de especies arbóreas y arbustivas, extendiéndose entre tierras dedicadas al cultivo en regadío de frutales, principalmente, aunque existen también huertas y cultivos herbáceos más o menos intensivos. En cuanto a la fauna, las sierras albergan un cierto número de especies de gran interés, razón por la que esta zona queda incluida dentro de la IBA número 30 (Sierras de Oña y de La Tesla) y ha sido propuesta como LIC para su inclusión en la Red Natura 2000.

Tras la descripción del medio, el Estudio propone una serie de unidades ambientales de características intrínsecas homogéneas a las que se supone un comportamiento uniforme ante las diferentes alteraciones de la actuación propuesta. Bajo estas premisas, se realiza un análisis de calidad y fragilidad de las mismas basándose en criterios naturalísticos, ecológicos, estéticos, productivos y de erosionabilidad, a través de una metodología basada en la aplicación de diferentes matrices donde se relacionan sucesivamente las variables implicadas. En consecuencia, a cada una de las 22 unidades ambientales identificadas se le atribuye un valor de calidad y de fragilidad ambiental, los cuales indican la magnitud del impacto del proyecto a lo largo de su trazado.

Estos impactos, se mantienen compatibles o moderados a lo largo de la mayor parte del trazado propuesto, aunque puntualmente aparecen impactos severos cuando la actuación incide sobre comunidades vegetales de alta calidad, tanto ecológica como paisajística (quejigales) o sobre los suelos más productivos. Igualmente se considera que el nuevo trazado supone un impacto severo en las inmediaciones del arroyo de Rojas, donde se plantea la necesidad de desviar el cauce mediante un muro de gaviones.

A continuación se proponen una serie de medidas de prevención y corrección, entre las que destaca la revegetación de los taludes con objeto de integrar paisajísticamente la actuación y de prevenir la aparición de procesos erosivos. Igualmente, se propone realizar una prospección arqueológica previa a las obras para evitar la afección a elementos de interés cultural. A estas medidas se les atribuye la correspondiente partida en el Presupuesto del Proyecto.

El estudio concluye con el Programa de Vigilancia Ambiental.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Para someter el estudio al período de Información Pública, se envió un ejemplar del Proyecto para su examen e informe o exposición al público a las siguientes Corporaciones Locales:

Junta de Castilla y León.
Diputación Provincial de Burgos.
Confederación Hidrográfica del Ebro.
Ayuntamiento de Oña.
Ayuntamiento de Quecedo (Municipio de la Merindad de Valdivielso).

En dicho período, se recogieron un total de nueve alegaciones que a continuación se relacionan y se resumen:

Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León.
Junta Vecinal de Condado de Valdivielso.
Diputación Provincial de Burgos.
Confederación Hidrográfica del Ebro.
Doña Nicolasa Torres García.
Unión de Conservacionistas de Burgos.
Don José Luis Rivas González.
Don Epifanio Torres Rodríguez.
Doña Lucía Torres García.

Los aspectos medioambientales más significativos estas alegaciones son los siguientes:

La Consejería de Fomento de la Junta de Castilla - León comunica que ha examinado el proyecto y no hace alegación alguna.

La Junta Vecinal de Condado de Valdivielso a través de don Benito Díaz Santamaría, Alcalde Pedáneo, manifiesta su disconformidad con el trazado del proyecto a su paso por el Condado de Valdivielso por considerar que sería más económico y más viable para los intereses generales del municipio si se realizase paralelo a la Cuenca del río Ebro. El resto de las objeciones al proyecto se relacionan con las expropiaciones y, por lo tanto, no se refieren al objeto de la Información Pública.

La Diputación Provincial de Burgos informa favorablemente sobre el proyecto.

El Ayuntamiento de la Villa de Oña, a través de su Secretario Interventor, don Emilio José Moro Martín señala que no se han presentado reclamaciones por escrito en el período de Información Pública.

La Confederación Hidrográfica del Ebro describe primero las medidas de permeabilidad hidráulica adoptadas en el proyecto emitiendo, a continuación, su dictamen favorable. Sugiere, sin embargo, la adopción de algunas medidas de protección de carácter general en las inmediaciones de los cauces y en una franja de 5 m en sus márgenes, como la retirada de los excedentes de materiales a vertederos controlados, la prohibición expresa de su depósito en las márgenes de los ríos, la garantía de desagüe durante la fase de construcción, la reposición de las márgenes una vez finalizadas las obras, la limitación de daños sobre la vegetación, la limpieza y retirada de escombros y materiales de desecho una vez finalizadas las obras, la prohibición de captación y vertido de aguas al cauce sin previa autorización administrativa y, por último, la Confederación Hidrográfica del Ebro solicita notificación sobre las fechas de comienzo y finalización de los trabajos.

La Unión de Conservacionistas de Burgos se manifiesta conforme con la selección de la alternativa finalmente adoptada por considerarla la de menor impacto ambiental. Además, aporta ciertas consideraciones a tener en cuenta en relación con los movimientos de tierra. Se sugiere que se precisen los sistemas de evacuación y la ubicación definitiva de los vertederos controlados donde se depositarán los excedentes de materiales, así como su impacto y las medidas correctoras necesarias para limitar sus efectos negativos. De la misma forma, se menciona la necesidad de determinar la ubicación de las zonas de préstamo y de las canteras y la obligación legal de someter estas actuaciones al procedimiento de impacto ambiental. Por ello, sugieren que bien en el documento de impacto ambiental o en el pliego de condiciones final de la contrata se determine la tipología, el volumen y las características de los materiales implicados. Por último, sugiere que en los desvíos y encauzamientos de los arroyos de La Vega y Los Tártales, se utilicen materiales que permitan una colonización de la vegetación espontánea y que minimicen los efectos paisajísticos de la obra.