Segundo.—Las 29 becas adjudicadas por Resolución de 1 de septiembre de 1999 tenían vigencia hasta el 31 de diciembre de 1999.

Tercero.—Por Resolución de 30 de diciembre de 1999 («Boletín Oficial del Estado» de 26 de enero de 2000), se renovaron las 29 solicitudes de prórroga de las becas.

Cuarto.—Durante el año 2000 se han producido ocho bajas de las 29 becas.

Quinto.—Dentro del plazo de presentación de solicitudes de prórroga, que ha finalizado el 1 de diciembre de 2000, la Comisión de Evaluación ha admitido 21 solicitudes de becas, previo examen y conforme a los requisitos exigidos para la prórroga en la citada Orden de convocatoria, como así se hace constar en el acta de la reunión de fecha 18 de diciembre de 2000.

Sexto.—Procede renovar 21 solicitudes de prórroga por un período que se extiende desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2001.

Fundamentos de Derecho

1. Competencia.—Conforme a lo dispuesto en el artículo 9.1 del Estatuto de la Agencia, aprobado por Real Decreto 520/1999, de 26 de marzo, la Directora de la Agencia Española del Medicamento ostenta la representación legal de la misma y le corresponde, dentro de sus competencias, la decisión y firma de los acuerdos o resoluciones que hayan de adoptarse por la Agencia.

2. Motivación.—Las becas adjudicadas por Resolución de 30 de diciembre de 1999 se corresponden con el periodo desde 1 de enero a 31 de diciembre de 2000, por lo que conforme a los apartados 2.3, 6.1 y 6.2 de la mencionada Orden de convocatoria procede, mediante la presente Resolución, a la renovación de las mismas por el período del 1 de enero al 31 de diciembre de 2001, pudiendo prorrogarse hasta un período máximo de cuatro años.

3. Concesión.—Procede, por tanto, la renovación de las 21 solicitudes de prórroga propuestas por la Comisión de Evaluación.

En consecuencia, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 6 del Real Decreto 2225/1993, de 17 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Procedimiento para la Concesión de Subvenciones Públicas; en la Orden de 24 de junio de 1999, y demás disposiciones aplicables, y previo informe de la Comisión de Evaluación, resuelvo renovar 21 becas de formación y perfeccionamiento de la Agencia Española del Medicamento, adjudicadas por Resolución de 1 de septiembre de 1999, modificada por Resolución de 20 de septiembre de 1999, renovadas por Resolución de 30 de diciembre de 1999, en la cuantía indicada en el apartado 2.4, y con el incremento estipulado en el párrafo tercero del citado apartado (2 por 100 para el año 2001, según la Ley de Presupuestos para dicho año) de la Orden de convocatoria, a los solicitantes que figuran en el anexo de esta Resolución.

Contra esta Resolución que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer, potestativamente, recurso de reposición en el plazo de un mes ante la Directora de la Agencia Española del Medicamento, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 116 y 117 de la Ley 4/1999, modificación de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o directamente recurso contencioso-administrativo en los términos previstos en la Ley reguladora de dicha jurisdicción.

En caso de interponerse recurso potestativo de reposición no podrá impugnarse la Resolución ante la jurisdicción contencioso-administrativa hasta que se haya resuelto expresamente o se haya producido la desestimación presunta del mismo.

Madrid, 28 de diciembre de 2000.—La Directora de la Agencia, M. Victoria de la Cuesta García.

ANEXO

Nombre	División de destino	Código	Modalidad
Ana Cristina Casquero Dorado	Química y Tecnología Farmacéutica	QT1	Perfeccionamiento.
María Tobio Barreira	Química y Tecnología Farmacéutica	QT2	Perfeccionamiento.
Fernando Blanco Rodríguez	Química y Tecnología Farmacéutica	QT3	Perfeccionamiento.
María Aurora Limia Sánchez	Productos Biológicos y Biotecnología	PB1	Perfeccionamiento.
Carmen Andrés Escriba	Productos Biológicos y Biotecnología	PB2	Perfeccionamiento.
Macarena Rodríguez Mendizábal	Farmacología y Evaluación Clínica	FC1	Perfeccionamiento.
Mónica Saldaña Valderas	Farmacología y Evaluación Clínica	FC1	Perfeccionamiento.
Almudena del Castillo Saiz	Farmacología y Evaluación Clínica	FC1	Perfeccionamiento.
María Beatriz Pazos Paz	Farmacología y Evaluación Clínica	FC1	Perfeccionamiento.
Alfredo García Arieta	Farmacología y Evaluación Clínica	FC2	Perfeccionamiento.
María Dolores Tomé Cilla	Farmacología y Evaluación Clínica	FC3	Iniciación.
José Ramón Cozar Ruiz	Gestión de Procedimientos	GP1	Perfeccionamiento.
Pilar Quesada Ortells	Gestión de Procedimientos	GP2	Iniciación.
María Heidi de los Santos Real	Gestión de Procedimientos	GP2	Iniciación.
Juan Ernesto Vera Sánchez	Farmacovigilancia y Farmacoepidemiología	FF2	Perfeccionamiento.
M. Paz Puebla López-Oliva	Farmacovigilancia y Farmacoepidemiología	FF3	Iniciación.
María Elena Casaus Lara	Inspección y Control Farmacéutico	IC1	Perfeccionamiento.
Adela Núñez Velázquez	Real Farmacopea y Formulario Nacional	RF1	Iniciación.
Juan Suárez Fernández	Asuntos de la Unión Europea e Internacionales	AI1	Perfeccionamiento.
Helena Zamora Vicente de Vera	Asuntos de la Unión Europea e Internacionales	AI1	Perfeccionamiento.
Pablo Óscar López Delgado	Garantía de Calidad	GC1	Iniciación.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

5491

RESOLUCIÓN de 28 de febrero de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Acondicionamiento de la N-I en el Condado de Treviño. Burgos», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por 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 el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 4 de agosto de 1999, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental

la Memoria-resumen del Estudio Informativo «Acondicionamiento de la N-I en el Condado de Treviño. 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 a continuación un período de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 19 de enero de 2000, la antigua Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

La Dirección General de Carreteras, 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 anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 23 de mayo de 2000, en la prensa local con fecha 29 de mayo de 2000, en el «Boletín Oficial de la Provincia de Burgos» de fecha 6 de junio de 2000 y en el «Boletín Oficial del Territorio Histórico de Álava» con fecha de 31 de mayo de 2000. Con fecha 18 de septiembre de 2000, se recibe en la Dirección General de Carreteras un informe de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León de fecha 5 de septiembre de 2000.

El anexo II incluye los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental se recogen en el anexo III.

Con fecha 31 de agosto de 2000, la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León informa a la Demarcación de Carreteras de Castilla-León Oriental que, con fecha 6 de julio de 2000, la Junta de Consejeros aprobó la declaración como Lugar de Importancia Comunitaria de las riberas del río Zadorra. La designación de este espacio como LIC obedece fundamentalmente a la presencia de visón europeo («Mustela lutreola»), estando también presente la nutria («Lutra lutra»). También se encuentran representados once hábitats incluidos en el anexo I de la misma directiva. El espacio incluye la totalidad del curso del río Zadorra en la zona del Condado de Treviño, así como los cuatro afluentes por la margen izquierda (arroyos Santa Águeda, Rederoso, de la Paul y de las Huertas). La delimitación se extiende a una franja de 25 metros desde la orilla a cada lado del cauce.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 27 de septiembre de 2000, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el Estudio Informativo, el Estudio de Impacto Ambiental y el resultado de la Información Pública.

Con fecha 30 de enero de 2001, el Servicio de Conservación de la Naturaleza de la Diputación Foral de Álava remite escrito a la Subdirección General de Evaluación Ambiental y Prevención de Riesgos del Ministerio de Medio Ambiente, notificando la aprobación, mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno Vasco en noviembre de 2000, de la declaración como LIC del río Zadorra. Basándose en la proximidad de la actual N-I a dicho espacio y la importancia para la fauna del corredor Montes de Vitoria-Sierra de Tuyo, informan que está prevista la eliminación y restauración de la calzada más próxima al río de la actual N-I (que quedará como vía de servicio), entre el límite con el Condado de Treviño y el punto kilométrico 340 de la N-I, por lo que solicitan que dicha actuación se prolongue desde el límite con el Condado de Treviño a La Puebla de Arganzón.

Un resumen del resultado del trámite de Información Pública se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, 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 el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio Informativo «Acondicionamiento de la N-I en el Condado de Treviño. Provincia de Burgos»:

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

El estudio informativo plantea tres alternativas para cada uno de los dos tramos en los que se ha dividido el acondicionamiento de la N-I. Todas ellas discurren por la margen izquierda del río Zadorra, dejando entre el río y los trazados propuestos la actual N-I, y presentan un trazado muy similar, a excepción de la alternativa Peña María, que incluye un tramo en túnel (de aproximadamente 1.000 metros), para atravesar los Montes de Vitoria Occidentales.

En relación con la afección al espacio propuesto para declararlo Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), todas las alternativas propuestas quedan fuera del área LIC entorno al cauce del río Zadorra, pero todas cruzan los cuatro afluentes de este río, incluidos también en el LIC. El conjunto formado por las alternativas San Pedro y Peña María es el que menos afecciones produce desde el punto de vista ambiental, al ser el que en mayor longitud se aleja del cauce del río Zadorra, no afectando al desfiladero de las Conchas.

A pesar de que la alternativa Peña María genera una mayor cantidad de sobrantes, es la que presenta menor impacto paisajístico, teniendo en cuenta las medidas correctoras que pueden ejecutarse sobre las boquillas del túnel, minimiza o anula la afección al río Zadorra (LIC), minimiza la afección a la vegetación y aporta mayor permeabilidad a la autovía.

Dado que en el Estudio de Impacto Ambiental no se analiza el impacto del nuevo puente sobre el río Zadorra ni del acondicionamiento de la travesía Oeste-Este de La Puebla de Arganzón, las referidas obras quedan excluidas de la presente Declaración de Impacto Ambiental. En el caso de que las citadas obras pudiesen afectar a los valores del espacio propuesto para declaración en cumplimiento de la Directiva 92/43/CE, la actuación debería someterse a procedimiento de evaluación ambiental de acuerdo con el Real Decreto Ley 9/2000 y el Real Decreto 1997/1995.

La Dirección General de Carreteras y la Dirección General de Ferrocarriles deberán coordinarse en la elaboración de los proyectos de construcción de la infraestructura objeto de la presente Declaración y del acondicionamiento a 220 km/h de ferrocarril Burgos-Vitoria, con objeto de evitar, siempre que sea técnicamente viable, el doble cruce que requeriría la ejecución de ambas infraestructuras de acuerdo con los trazados contemplados en sus correspondientes estudios informativos sometidos a información pública, y sin perjuicio de lo que en su día establezca la Declaración de Impacto Ambiental del citado ferrocarril.

Por todo ello, examinada la documentación contenida en el presente expediente y teniendo en cuenta los aspectos anteriormente expuestos, se considera que de las seis alternativas propuestas, la combinación de las denominadas San Pedro (en el tramo Burgueta) y Peña María (en el tramo Tuyo), es la que presenta menores afecciones ambientales. Por tanto, por la presente Declaración de Impacto Ambiental se establece que en la redacción del Proyecto de Construcción, y posteriormente en las fases de ejecución y explotación, se deberá cumplir lo especificado en el Estudio de Impacto Ambiental y en las siguientes Condiciones:

1. *Adecuación ambiental del proyecto.*—El trazado propuesto, tal y como viene definido en el Estudio Informativo sometido a Información Pública, deberá modificarse en el trazado definitivo del Proyecto de Construcción, siempre que sea técnicamente viable, en los siguientes términos:

a) Con objeto de evitar cualquier afección al entorno del río Zadorra, en el tramo que el Estudio Informativo tiene prevista la reposición de la actual calzada dirección Madrid (puntos kilométricos 3+800 - 4+200, tramo Burgueta), caso de no ejecutarse en este tramo la demolición aludida en la condición 2, se diseñará la traza de forma que no se afecte a esta calzada, evitando así su reposición.

b) Con objeto de minimizar el impacto sobre la geomorfología y el paisaje, se diseñará la traza que discurre entre las dos calzadas de la actual N-I (puntos kilométricos 2+150 - 5+000, tramo Burgueta), de forma que permita la mejor integración paisajística, pudiendo aprovechar la citada zona como vertedero de sobrantes, sin menoscabo de lo exigido en la condición a).

c) Se definirá el Enlace de Armiñon de manera que los ramales de acceso se localicen a más de 100 metros de la margen izquierda del río Zadorra, intentando no sobrepasar la antigua carretera N-I, ahora abandonada, que discurre en dirección Sur-Norte.

d) Con objeto de disminuir la afección a la geomorfología, al paisaje, a la vegetación y a los hábitats naturales de interés, la ubicación definitiva de las bocas Norte y Sur de los dos túneles que forman parte de la alternativa Peña María se ajustará de forma que la afección a los recursos mencionados sea la menor posible. Para ello, se dispondrá en la boca Norte un falso túnel de la longitud necesaria para alcanzar el objetivo anterior y para poder establecer líneas de relieve continuas por encima del mismo, similares a las actuales. También se prolongarán en falso túnel los emboquilles del lado Sur, de manera que la altura máxima de los taludes, una vez restauradas las bocas, no supere los 15 metros en lugar de los 34 m y 32 m (calzadas sentido Vitoria y Madrid respectivamente), referidos en el Estudio Informativo. De esta manera, se podrán favorecer las labores de revegetación y de integración paisajística, minimizando el impacto visual que genera un emboquille normal de túnel. Para los tratamientos de revegetación de estos taludes y del falso túnel se tendrá en cuenta lo recogido en la condición 10.

e) En el proyecto de construcción se deberán diseñar de forma precisa la tipología y ubicación de los drenajes transversales. El trazado de las alternativas seleccionadas en cada tramo cruza cuatro cauces de diferente entidad. El diseño de los drenajes deberá incluir su adaptación como paso de fauna (apto para visón, nutria, jabalí y corzo), al menos en el arroyo de las Huertas (punto kilométrico 2+700, tramo Tuyo) y, dada la presencia confirmada de visón europeo en la desembocadura del arroyo Rederoso (punto kilométrico 6+200, tramo Burgueta), en el río Zadorra, también en dicho arroyo (permitiendo futuras expansiones de dicha especie, tras la mejora de calidad de las aguas y las restauraciones pertinentes). Los organismos competentes en materia de aguas y en materia de conservación de la naturaleza deberán aprobar el diseño y la ubicación de los pasos.

En el caso del arroyo de las Huertas se proyectará una estructura única para salvar el arroyo y la carretera local a Villanueva de Oca, que discurre paralela a éste, siempre que no se alcancen luces superiores a 70 m. En cualquier caso, la estructura que se proyecte deberá respetar la vegetación de ribera existente, dejando libre un espacio de al menos cinco metros desde el borde exterior de ésta. En el caso del arroyo Rederoso la estructura será tal que permita la implantación de una franja de vegetación arbustiva riparia. En los restantes casos, la estructura de paso sobre los otros arroyos de la margen izquierda del Zadorra, deberá como mínimo ir provista de una plataforma lateral no inundable y tener luz suficiente para permitir un buena visibilidad entre las bocas.

f) Con objeto de disminuir la afeción por ruido e intrusión visual en las zonas habitadas, se ajustará la rasante de forma que se minimice la afeción en el entorno de las localidades de Armiñón, Barrios Bajo y Alto de la Estación, y La Puebla de Arganzón. Para alcanzar dicho objetivo, la traza deberá discurrir, siempre que sea técnicamente viable, en desmonte (especialmente en La Puebla de Arganzón), o en terraplén de la menor altura posible.

g) Los ramales y enlaces que queden en desuso tras la ejecución de la nueva infraestructura se levantarán, restaurando y revegetando la zona afectada.

h) El Proyecto de Construcción contemplará las reposiciones de caminos, de las vías pecuarias y de los accesos a los cotos de caza referidos en la condición 7.

2. *Protección del Lugar de Importancia Comunitaria «Riberas del Zadorra».*—Dado que la infraestructura proyectada cruza los cuatro arroyos tributarios del río Zadorra incluidos en espacio propuesto como LIC y aprobado por la Junta de Castilla y León, con el fin de garantizar la obligada preservación de las áreas propuestas (artículos 24, 24.2 y 7 de la Ley 4/1989, artículo 6.2 de la Dir 92/43/CE y artículos 10 de la Dir 92/43/CE y 7 del R. D. 1997/1995), además de ejecutar las correspondientes medidas correctoras, incluida la adecuación ambiental de trazado, contempladas en la presente Declaración, se realizarán los siguientes estudios y actuaciones:

a) Con anterioridad a la aprobación del Proyecto de Construcción, se recopilarán los datos de inventarios recientes (y en realización), sobre presencia de visón europeo («*Mustela lutreola*»), y de visón americano («*Mustela vison*»), en el río Zadorra, en el tramo correspondiente a la infraestructura proyectada, y en sus afluentes por la margen izquierda, especialmente en el arroyo de Las Huertas. Caso de ser necesario, dichos datos deberán complementarse con un inventario específico. Con los resultados de los citados inventarios, se definirán y ejecutarán, en coordinación con los organismos de medio ambiente de la Junta de Castilla y León y de la Diputación Foral de Álava, las medidas más convenientes para garantizar la conservación de los valores naturales que han motivado la designación del espacio, en especial, del visón europeo. Entre dichas medidas podrán incluirse la restauración de la vegetación de ribera en una longitud igual al doble de la anchura de la nueva infraestructura en los arroyos tributarios, el desvío a una balsa de depuración del actual drenaje de la estación de servicio que desagua directamente al arroyo Rederoso, la colaboración en la financiación de las medidas de descaste de la población de visón americano, si se concluyera que dicha especie está presente en este tramo del Zadorra y los arroyos tributarios, etc.

b) Con anterioridad a la aprobación del Proyecto de Construcción se realizará un estudio específico para confirmar o descartar la presencia esporádica o permanente de la nutria («*Lutra lutra*») en el tramo del Zadorra anteriormente citado y en el arroyo de Las Huertas o de La Fábrica. Si el citado estudio confirmara la presencia de esta especie, se definirán en el citado proyecto y se ejecutarán, en coordinación con los órganos ambientales citados anteriormente, las medidas más convenientes de revegetación, permeabilidad transversal y protección contra atropellos, para garantizar la conservación de esta especie de interés comunitario, estrictamente protegida por la Directiva 92/43/CE.

c) Con anterioridad a la aprobación de Proyecto de Construcción, se realizará un muestreo encaminado a determinar la existencia de frezaderos de salmónidos en el tramo del río Zadorra que discurre entre el desfiladero de Las Conchas (La Puebla de Arganzón) y el actual desvío de la N-I con dirección a la localidad de Burgueta. Del mismo modo, se llevarán a cabo muestreos cualitativos mediante pesca eléctrica para determinar la presencia de blenio (*Blenius fluviatilis*), en los tramos finales de los arroyos tributarios del río Zadorra que forman parte del LIC y que se atraviesan en este proyecto. De los resultados de ambos muestreos se inferirá, en su caso, la necesidad de limitar el periodo de obras tanto en las boquillas del túnel como de la construcción de los drenajes transversales, además de adoptar las medidas de protección a las que se hace referencia en la condición 5.

d) Dada la proximidad de la actual N-I a las riberas del río Zadorra, declaradas como LIC por ambas Comunidades Autónomas, y la importancia para la fauna del corredor Montes de Vitoria—Sierra de Tuyo, se eliminará y restaurará la calzada más próxima al río de la actual N-I, quedando una única calzada como vía de servicio entre La Puebla de Arganzón y el polígono industrial de Los Llanos, permitiendo así la recuperación de las riberas del Zadorra y disminuyendo la velocidad de los vehículos que circulen por la vía de servicio, lo que permitirá incrementar la permeabilidad transversal de la vía para la fauna y reducir los atropellos.

Con el mismo objetivo que el expresado en el párrafo anterior, se evaluará el tráfico futuro de la actual N-I cuando quede como vía de servicio en el tramo comprendido entre los puntos kilométricos 2+000 y 5+200 del tramo Burgueta, con objeto de determinar si es necesario conservar las dos calzadas actuales como vía de servicio. En caso de ser suficiente una calzada con dos carriles, se procederá a su demolición y restauración.

3. *Protección de la vegetación, de los suelos y los cultivos.*—Toda la zona de obras, tanto en lo referido al propio trazado (tronco, enlaces, ramales, reposición de caminos, vías pecuarias y Camino de Santiago), como a las instalaciones auxiliares y áreas de vertedero o préstamo, próxima a masas arbóreas o arbustivas espontáneas, se jalonará durante el replanteo para minimizar la afeción a dichas comunidades. Se prestará especial atención al quejigal submediterráneo, quejigal con boj y quejigal subcantábrico, enebro, coscojal y bujedo del entorno del túnel de la alternativa de Peña María, a las masas de coscoja, quejigo y enebro de la alternativa San Pedro en el entorno de los puntos kilométricos 2+500 al 5+250 y a la vegetación de ribera, tanto del río Zadorra en la zona próxima a las obras de demolición de la calzada de la N-I, como en el arroyo de las Huertas en las proximidades del cruce con la infraestructura. En este arroyo se jalonará el área de ocupación estricta del tablero sobre el arroyo y su vegetación asociada, situando los estribos al menos a 5 m de la vegetación de ribera.

Con objeto de minimizar la afeción al suelo de elevada calidad agraria y a los cultivos, se jalonará la zona de ocupación estricta del trazado con anterioridad al inicio del desbroce, incluyendo el jalonado de los caminos de acceso y las instalaciones auxiliares.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles se acopiarán a lo largo de la traza en montones cuya altura no superará los 2 m y de forma que se garantice el mantenimiento de sus propiedades para su posterior reutilización. En el proyecto constructivo se definirá un plan de restauración de taludes, fijando prioridades y minimizando el tiempo de acopio.

4. *Protección de la fauna.*—Dado que, según los informes técnicos de la Diputación Foral de Álava, este tramo de la N-I presenta un cierto grado de siniestralidad con jabalí y, en menor medida, con corzo, es necesario adoptar las medidas oportunas para minimizar en lo posible el riesgo de colisión e incrementar la permeabilidad transversal de la actual N-I. Las zonas donde se han producido las colisiones se localizan en el entorno de Armiñón—Burgueta y a la salida del Desfiladero de las Conchas, al Norte de La Puebla de Arganzón. De hecho, en este tramo se producen el 7,76 por 100 de los accidentes con jabalí en el territorio de Álava, y que bien pueden deberse a las mejoras efectuadas en dicha vía, lo que permite circular a mayor velocidad y por tanto aumentar la distancia de frenada ante una eventual invasión de la calzada, con el consiguiente aumento del riesgo de colisión.

Por tanto, con el fin de proteger a la fauna del entorno de la autovía y permitir su pervivencia y movilidad, se adoptarán las siguientes medidas, que deberán ser convenientemente diseñadas e incorporadas a todos los documentos del Proyecto de Construcción:

a) En la zona del desfiladero de las Conchas se ejecutarán las actuaciones exigidas en la condición 2, d), con objeto de lograr una reducción de los atropellos y mejorar las condiciones de paso de la fauna.

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

c) De acuerdo con la condición 1, e), sobre los arroyos Rederoso (en el tramo Burgueta), a la altura del punto kilométrico 6+200 y de las Huertas (en el tramo Tuyu), a la altura del punto kilométrico 3+500, se proyectarán sendas estructuras cuyos estribos se separen al menos cinco metros de la vegetación de ribera a implantar o existente. Además el método constructivo de estructura de cruce sobre el arroyo de las Huertas deberá contemplar el menor desarrollo de caminos de acceso y plataforma para minimizar la alteración de las condiciones preoperacionales. La integración ambiental de los accesos a estos pasos de fauna deberá incluirse específicamente en el Anejo de Ordenación Ecológica, Estética y Paisajística del Proyecto de Construcción.

Los drenajes transversales situados sobre los Arroyos de Santa Águeda (tramo Burgueta, punto kilométrico 5+400), y de la Paul (tramo Tuyu, punto kilométrico 1+700), se proyectarán de manera que se respete el Dominio Público Hidráulico y los 5 m de la zona de servidumbre, además de cumplir con lo especificado en la condición 1, e).

d) Con objeto de permitir la salida de los animales que accidentalmente hayan atravesado el cerramiento longitudinal de la calzada, se dispondrán dispositivos de escape (rampas o portillos), especialmente en áreas próximas a enlaces o bajantes.

e) Dada la presencia de jabalí en la zona y para evitar accidentes por atropello de nutria, visón, corzo o jabalí, animales que presentan una elevada siniestralidad por atropello, se reforzará el vallado disminuyendo la separación entre los postes a un mínimo de 2 m e incrementando la profundidad del enterramiento de la valla a 40 cm en ambas calzadas desde el punto kilométrico 2+000 al punto kilométrico 6+000 en la alternativa San Pedro y desde el punto kilométrico 3+000 hasta el final del trazado de la alternativa Peña María. Para determinar definitivamente el emplazamiento de dicho refuerzo, se realizará un estudio específico de la siniestralidad en este tramo de la N-I. Por los mismos motivos se dispondrá de señalización vertical con el correspondiente al aviso de peligro de fauna silvestre, tanto en la nueva autovía como en la calzada de la N-I que quedará como vía de servicio.

5. *Protección de los sistemas hidrológico e hidrogeológico.*—Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas, y evitar el arrastre de tierras a los cauces durante la construcción de las obras, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Ebro, las siguientes medidas:

a) Las estructuras que se proyecten sobre los arroyos Santa Águeda, Rederoso, de la Paul y de las Huertas, se diseñarán de acuerdo con lo especificado en las condiciones 1, e) y 4, c).

b) En ningún caso se verterán materiales (aceites, carburantes, restos de hormigonado, escombros, etc.) en áreas en las que se pueda afectar directamente al terreno o a los cursos de agua. Los vertidos se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable, lo que deberá estar recogido en el Proyecto de Construcción.

c) Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras a los cursos de agua, garantizándose que la colocación de alguno de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

d) Se construirán balsas de decantación y desbaste provisionales durante las obras para la recogida de las aguas de drenaje en las dos bocas de la excavación del túnel, de los parques de maquinaria y de las zonas de instalaciones. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua, si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a los vertidos, una vez adoptadas las medidas de protección pertinentes. De acuerdo con los resultados de los muestreos requeridos en la condición 2, c), se fijarán los valores límite de los parámetros, de acuerdo con el anexo III del Real Decreto 927/1988, Reglamento de la Administración Pública del Agua y de la Planificación Hidrológica.

Se aplicarán otros tipos de tratamiento de depuración y filtrado de sólidos en suspensión, si el seguimiento analítico de los efluentes de las balsas de decantación y desbaste arroja valores próximos o superiores a los límites establecidos por la legislación vigente en materia de vertidos. 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 puntos de control de calidad aguas arriba y abajo de determinados tramos de obra.

6. *Protección acústica.*—El Proyecto de Construcción incluirá un estudio acústico que desarrolle las medidas de protección acústica necesarias

para conseguir que se alcancen los objetivos de calidad señalados en la presente condición, acordes con las recomendaciones de la UE y del Estudio de Impacto Ambiental. El Proyecto de Construcción fijará las características técnicas y estéticas de dichas medidas de protección teniendo en cuenta el entorno paisajístico.

La Dirección General de Carreteras enviará una copia del estudio y sus conclusiones a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que la línea isófona sea considerada por éstos en el suelo urbano no consolidado o en el suelo urbanizable, de modo que diseñen las medidas pertinentes de protección, consistentes en una reordenación de la urbanización y edificación, en el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, en la prescripción de licencia de obra consistente en obligar al promotor al aislamiento acústico o de cualquier otro sistema que se considera más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

El estudio considerará especialmente la proximidad del trazado a las siguientes zonas, que incluyen suelo urbano, apto para urbanizar e industrial:

Tramo Burgueta:

Entorno de Armiñón, desde el punto kilométrico 1+500 al punto kilométrico 2+100.

Entorno de los Barrios Alto y Bajo de La Estación, desde el punto kilométrico 3+600 al punto kilométrico 4+300.

Asimismo, dada la protección del entorno de Estavillo, a pesar de encontrarse éste algo alejado de la nueva infraestructura, el estudio acústico considerará especialmente el citado entorno, desde el punto kilométrico 1+900 al punto kilométrico 2+300.

Tramo Tuyu:

Entorno de La Puebla de Arganzón, desde el punto kilométrico 1+100 al punto kilométrico 2+200.

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.

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

Zonas residenciales con presencia de tráfico en la actualidad:

Leq (7 h – 23 h) menor que 65 dB (A).

Leq (23 h – 7 h) menor que 55 dB (A).

Zonas residenciales sin tráfico fluido cercano en la actualidad:

Leq (7 h – 23 h) menor que 60 dB (A).

Leq (23 h – 7 h) menor que 50 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (24 h) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (7 h – 23 h) menor que 55 dB (A).

Leq (23 h – 7 h) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (24 h) menor que 55 dB (A).

El Programa de Vigilancia y Seguimiento Ambiental garantizará el cumplimiento de dichos objetivos hasta el año horizonte de la nueva infraestructura en el actual suelo calificado como apto para urbanizar e industrial.

De los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de implantar o complementar las medidas mitigadoras.

7. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial.*—Aunque este punto debe ser tratado en detalle en el anejo de Reposición de Servicios, durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se garantizará, mediante el diseño de las estructuras necesarias y otras medidas complementarias, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta los accesos a las pobla-

ciones, las necesidades de paso de la maquinaria agrícola y, asimismo, asegurando la continuidad de infraestructuras de riego y otros servicios afectados. Todo desvío, provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

El Proyecto de Construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias afectadas: Colada de los Arrieros, Colada del Prado del Recuenco, Colada de los Corrales del Monte y de la Vereda de Rodea. Dicha reposición se hará de acuerdo con las instrucciones de los Organismos Competentes en ambas Comunidades Autónomas, garantizando un ancho que sea, al menos, el existente en la actualidad. También de acuerdo a dichas instrucciones se incluirá la señalización necesaria.

Del mismo modo debe asegurarse la posibilidad de acceso a los cotos de caza BU-10.142 y BU-10.374. Del territorio de la provincia de Álava se recabará la información correspondiente a este aspecto y, en caso de que existan terrenos cinegéticos en régimen especial, se asegurará la posibilidad de acceso.

8. *Protección del patrimonio arqueológico y etnológico.*—Dada la riqueza arqueológica e histórico-cultural de la zona, el Proyecto de Construcción deberá incluir un estudio relativo al patrimonio histórico-artístico y al patrimonio arqueológico. Para ello, en coordinación con la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León, y con el Departamento de Cultura de la Diputación Foral de Álava se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado (abarcando una franja de 250 m) y de las superficies del terreno destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de obra. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del Proyecto de Construcción. De sus conclusiones se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, paleontológico y arquitectónico, que deberán quedar recogidos en el Proyecto de Construcción.

El Proyecto de Construcción incorporará un programa de actuación, compatible con el plan de obra y elaborado en consulta con los citados organismos competentes en Burgos y Álava, que considere las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

Las prospecciones deberán completarse antes de iniciarse el desbroce y la apertura de caminos.

El Proyecto de Construcción deberá asegurar la continuidad del Camino de Santiago durante la fase de obras, bien preservando el trazado actual, bien acondicionando uno nuevo provisional. En el caso de acondicionamiento de uno temporal deben incluirse los detalles de ornamentación, señalización y buen acabado en sus márgenes, así como asegurar el obligado nivel de seguridad. El Proyecto de Construcción deberá prever la reposición del Camino de Santiago, cuando éste sea ocupado o cruzado, que deberá ser aprobada por los organismos competentes anteriormente citados.

9. *Localización de vertederos, préstamos, canteras, caminos de obra e instalaciones auxiliares.*—El Proyecto de Construcción incluirá, en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano, a escala 1:5.000, de localización de todas las instalaciones auxiliares y caminos de obra, así como de zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

Entre las mencionadas zonas de exclusión se contarán, al menos, las siguientes:

Banda de 100 metros a cada lado de los ríos y arroyos que forman parte del Lugar de Importancia Comunitaria «río Zadorra» en el ámbito de la actuación.

Cauces de los ríos y cursos de agua.

Áreas pobladas con hábitats naturales de interés comunitario y/o prioritario.

Áreas pobladas con hayedos, quejigales, bujedos, coscojares, carrascales, fresneda—olmeda, aliseda—alameda, choperas, masas mixtas y, en general, en todas las zonas arboladas.

Terrenos de alta permeabilidad.

Áreas de interés arqueológico o histórico cultural.

Montes públicos o de Utilidad Pública.

Áreas de alto interés paisajístico, ecológico, cultural o socioeconómico.

En relación con las áreas propuestas para vertederos de sobrantes, en el Estudio de Impacto Ambiental deberá reconsiderarse, en consulta con los órganos de medio ambiente autonómicos, la ubicación de las siguientes, dando siempre prioridad a la utilización como vertedero de las canteras abandonadas:

Número 1, situada en una vaguada próxima a la localidad de Estavillo, cuyas dimensiones y acceso pueden afectar a esta localidad y a su entorno, ambos bajo diversas figuras de protección. Además existe el inconveniente técnico del gasoducto que recorre toda la vaguada.

Número 4, cuyo límite sur es sensiblemente paralelo al arroyo de las Huertas, propuesto como LIC y que podría verse afectado tanto por el acceso como por el arrastre de tierras.

En el caso de no descartarse definitivamente la utilización del vertedero identificado como número 4, se mantendrá una distancia mínima al arroyo de 100 m y en ningún caso superará los 8-10 m de alto sobre el nivel actual del terreno.

El vertedero número 5, situado junto a la actual N-I en la vertiente septentrional de los Montes de Vitoria, deberá descartarse, salvo que se demuestre alguna imposibilidad técnica, por encontrarse muy próximo al vertedero número 6, con mucha capacidad y situado en una zona más degradada.

Caso de descartarse definitivamente la utilización como vertedero de las citadas zonas, la necesaria selección de nuevas áreas evitará las zonas de exclusión a que hace referencia esta condición, evitándose también la localización dentro de los límites del Lugar de Importancia Comunitaria del río Zadorra y en aquellas áreas externas al mismo pero desde las que se pudiera afectar.

A los efectos anteriores, el Proyecto de Construcción incluirá un inventario de canteras y minas abandonadas existentes en el entorno de la actuación, para determinar las posibilidades de ser empleadas como zonas de vertedero, de forma que puedan eliminarse los excedentes de tierras de las obras generando un impacto positivo por la restauración de zonas degradadas. Asimismo, en dicho estudio se analizarán, en coordinación con las empresas explotadoras, las futuras necesidades de tierras para la restauración de minas activas, estudiando la posibilidad de establecer vertederos próximos a éstas, de forma que, en un futuro, puedan emplearse en el relleno de estas zonas de extracción. Análogamente, se utilizarán los sobrantes de tierras en la restauración de los tramos abandonados de carretera, en los tramos en los que se levantará la calzada de la N-I, en el área comprendida entre las dos calzadas actuales de la N-I y en las bocas de los falsos túneles.

El Proyecto de Construcción incluirá planos de localización y delimitación de las zonas de vertedero, a una escala con detalle suficiente, en los que se señalarán los accesos previstos, seleccionados teniendo en cuenta las posibles afecciones a la población o al LIC por el tránsito de camiones. Asimismo, se incluirá un plan de obra, 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. Por último, estas zonas deberán contar con un proyecto de recuperación ambiental, según se expone en la condición 10, que deberá incluirse en los documentos contractuales del Proyecto de Construcción.

En cualquier caso, para delimitar las ubicaciones definitivas, si no se tratase de canteras u otras explotaciones mineras abandonadas o bien de alguna de las ubicaciones propuestas en el Estudio de Impacto Ambiental, se procederá a una prospección arqueológica previa a la aprobación del Proyecto de Construcción, dado que existen yacimientos conocidos en el entorno de esta zona. Si finalmente fuese precisa una zona de préstamos, ésta se empleará también como zona de vertedero, rellenando y restaurando las zonas excavadas.

10. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.*—En el Proyecto de Construcción se definirán las zonas que se restaurarán con tierra vegetal.

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, de recuperación ambiental e integración paisajística.

El citado proyecto considerará como zonas sensibles objeto de tratamiento especial las siguientes áreas: zonas de préstamos y vertederos, parque de maquinaria, plantas de asfaltado y hormigonado, zonas de instalaciones auxiliares, río Zadorra y sus tributarios por la izquierda dentro del ámbito de las actuaciones, viario de acceso a la obra, desmontes y terraplenes (del tronco de la vía, de los estribos de las estructuras necesarias, de los enlaces y sus ramales, y de la reposición de caminos), y bocas del túnel.

En el diseño de las bocas del túnel, y según se expone en la condición primera, se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para establecer líneas de relieve continuas, similares a las actuales, con el objeto de evitar desmontes verticales o de pendiente muy pronunciada y facilitar su integración paisajística. La integración paisajística de estos taludes deberá llevarse a cabo utilizando técnicas de bioingeniería para minimizar el impacto paisajístico tanto desde la propia vía como desde la localidad de La Puebla de Arganzón.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local. En las plantaciones será aceptable también la inclusión de especies leñosas ampliamente cultivadas en la zona. En siembras e hidro-siembras se evitará el empleo de especies exóticas, en especial de aquellas

de carácter invasor, aunque serán admisibles aquellas mezclas comerciales de taxones ibéricos procedentes de cultivo. Las plantaciones tendrán en cuenta las características físicas de las distintas unidades de actuación. Se verificará que las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

El plan de obra del Proyecto de Construcción integrará las medidas de restauración de la cubierta vegetal con la ejecución de las obras, de forma que los taludes se hidrosiembren de forma inmediatamente posterior a su apertura.

En el proyecto se especificarán y presupuestarán las labores de mantenimiento necesarias para asegurar el éxito de las labores de revegetación.

11. *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 seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbrales críticos para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

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

La Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental, 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,

Escrito del Director Ambiental de las Obras certificando que el Proyecto de Construcción cumple la presente Declaración.

Programa de Seguimiento Ambiental para la fase de obras, presentado por la Asistencia Técnica a 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, o Sistema de Gestión Medioambiental 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 en relación con los aspectos o incidencias ambientales.

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

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas de protección del L.I.C. del río Zadorra, a que se refiere la condición 2.

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

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

Medidas de protección hidrológica e hidrogeológica, a que se refiere la condición 5.

Medidas de protección acústica y atmosférica a que se refieren las condiciones 6 y 9.

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 7.

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

Ubicación de instalaciones auxiliares conforme a las zonas de exclusión y medidas de protección para la población en la explotación de zonas de préstamo y vertedero a que se refiere la condición 9.

Asimismo, el Director Ambiental de la Obra notificará a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental cualquier modificación del Proyecto de Construcción aprobado con implicaciones ambientales, referido en el apartado a) de la presente condición.

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

Informe sobre las medidas adoptadas relativas al L.I.C. del río Zadorra, a que se refiere la condición 2.

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

Informe sobre las medidas de protección de la fauna, adecuación de drenajes, dispositivos de escape de fauna y cerramientos, así como levantamiento y restauración de una de las actuales calzadas de la N-I a que se refiere la condición 4.

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

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre la reposición de caminos, acceso a cotos de caza y vías pecuarias, a que se refiere la condición 7.

Informe sobre la explotación y restauración de zonas de préstamos y vertederos, a que se refiere la condición 9.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio arqueológico y de restitución o reposición del Camino de Santiago 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 10.

Programa de Seguimiento 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 las poblaciones de visón europeo y nutria a las que se refiere la condición 2.

Informe sobre el estado y efectividad de los pasos de fauna, cunetas y drenajes, escapes y cerramientos, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre niveles sonoros y eficacia de las medidas aplicadas, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el Proyecto, a que se refiere la condición 10.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

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.

12. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras 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 trazado, a que se refiere la condición 1.

Medidas específicas de protección del L.I.C. del río Zadorra, a que se refiere la condición 2.

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

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

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

Estudio acústico y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 6.

Medidas relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial, 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.

Planos de localización y proyecto de explotación y recuperación de zonas de préstamos y vertederos, emplazamiento de instalaciones auxiliares y zonas de exclusión, a que se refiere la condición 9.

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

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 11.

13. *Definición contractual y financiación de las medidas correctoras.*—Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el Estudio de Impacto Ambiental, en el Estudio Informativo y en las Condiciones de la presente Declaración de Impacto Ambiental, que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del Proyecto de Construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del Programa de Vigilancia Ambiental.

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

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	X
Confederación Hidrográfica del Ebro	X
Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural. Consejería de Educación y Cultura. Junta de Castilla y León.	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla y León	X
Secretaría General. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León	X
Presidencia de la Junta de Castilla y León	—
Instituto Tecnológico Geominero de España	—
Departamento de Análisis Ambiental	—
Departamento de Geografía. Facultad de Geografía e Historia. Universidad de Salamanca	—
Área de Ecología. Facultad de Biología. Universidad de Salamanca	—
Cátedra de Ecología. Facultad de Ciencias. Universidad de Salamanca	—
Unidad Técnica de Medio Ambiente. Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León	—
A.D.E.N.A.	—
A.E.D.E.N.A.T.	—
C.O.D.A.	—
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG). Departamento de Medio Ambiente	—
Ecologistas en Acción	—
S.E.O.	—
Sociedad Conservación de Vertebrados	—
Asociación de Defensa y Estudios de la Naturaleza (ASDEN).	—
Grupo Lobo. Museo Nacional de Ciencias Naturales	—
Asociación Cultural—Recreativa Pinilla y El Pedroso	—
Asociación para la Recuperación de la Comarca del Ebro (ARCE)	—
Grupo de Estudios para Defensa de Ecosistemas Burgaleses (GEDEB)	—
Grupo Naturalista C.I.E.	—
Grupo Alavés de Defensa de la Naturaleza (GADEN)	—
Instituto Alavés de la Naturaleza	X
Diputación Foral de Álava. Servicio de Conservación de la Naturaleza	—
Diputación Foral de Álava. Departamento de Agricultura y Medio Ambiente Servicio de Medio Ambiente	X
Diputación Foral de Álava. Departamento de Cultura. Servicio de Museos	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
EHNE—UGAV. Sindicato de Agricultores	—
Grupo Ecologista Alavés	—
Cátedra de Paleontología. Universidad del País Vasco	—
Departamento de Biología Vegetal y Ecología. Facultad de Ciencias. UPVIEUH	—
Ayuntamiento de Armiñón	—
Ayuntamiento de Ribera Alta	X
Ayuntamiento de Ribera Baja	—
Ayuntamiento de La Puebla de Arganzón	—
Ayuntamiento de Condado de Treviño	—
Ayuntamiento de Iruña de la Oca	—

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza remite el correspondiente informe en el que se señala que la ubicación del proyecto no afecta a ningún espacio natural de los establecidos en la Ley 4/89, así como a ningún área incluida en la lista Ramsar, ZEPAs o LICs.

Sin embargo, indica posibles alteraciones genéricas sobre un total de seis hábitats recogidos en la Directiva 92/43/CEE, estando uno de ellos catalogado como prioritario en el anexo I.

Afirma que en el área del proyecto y su entorno no se localizan especies amenazadas aunque destaca el interés ecológico de la zona por la existencia de especies singulares, entre ellas una serie de aves incluidas en el anexo I de la Directiva 79/409/CEE relativa a la conservación de las aves silvestres.

Señala el tramo final del trazado como la zona de mayor sensibilidad ambiental, proponiendo la construcción de un túnel como medida minimizadora del posible impacto, e indicando la obligación de valorarlo convenientemente en el correspondiente estudio de impacto ambiental, considerando las embocaduras de entrada y salida conociendo las ubicaciones concretas, así como la extracción de materiales. Se indica la exigencia de determinar que no haya en el túnel formaciones de alto interés geológico.

Indica la necesidad de considerar las alteraciones que se producirán durante el curso de la obra, derivadas principalmente de las características constructivas de la misma.

Recomienda, para atenuar los efectos del ruido durante la obra, la elaboración de un calendario de la fase de construcción, el empleo de firmes menos ruidosos y barreras acústicas adecuadas, así como limitaciones de velocidad.

Sugiere trazados en curva a la entrada y salida de los bosques para evitar variaciones micro y mesoclimáticas debidas a la variación de la circulación de los vientos y la creación de setos o bardizas que minimicen el efecto de linde.

Señala la falta de información respecto a la creación y/o explotación de canteras.

Recomienda la aplicación de técnicas blandas sobre los taludes así como un correcto sistema de drenaje para evitar los efectos negativos sobre el medio edáfico.

Plantea la consideración del efecto de fragmentación global de la N-I para ubicar, en su caso, los pasos de fauna adecuados.

Dada la proximidad del río Zadorra considera necesario tener en cuenta los posibles efectos directos o indirectos sobre el régimen hídrico y el cauce. Se estima necesario impedir la pérdida de calidad de las aguas y evitar cualquier alteración. En este sentido se señala el corredor de Burgueta como el más adecuado.

La Confederación Hidrográfica del Ebro remite el informe emitido por el Servicio de Actuaciones Medioambientales en el que se expone que las causas de las afecciones a la hidrología de superficie van a ser muy similares en las posibles alternativas, por lo que el criterio de selección debería ser el de minimización de los impactos sobre el medio hídrico. Aporta una serie de indicaciones a considerar en lo relativo a la protección del Dominio Público Hidráulico.

En cuanto a las posibles afecciones a la hidrología subterránea, se expresa la necesidad de llevar a cabo un estudio detallado de la localización y funcionamiento de posibles acuíferos cautivos en la franja considerada, así como de los efectos que la red de drenaje de la plataforma que se construya pueda tener en los acuíferos existentes en zonas de glaciares y terrazas que resulten atravesadas.

La Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León remite informe de la Arqueóloga del Servicio Territorial de Burgos en el que se indica que el Corredor de la Margen Izquierda o Burgueta es el que menos afectaría al Patrimonio Histórico y Arqueológico. No obstante, considerando la riqueza arqueológica de la zona, se estima imprescindible una prospección arqueológica intensiva previa del territorio afectado.

La Secretaría General de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León remite informe elaborado por la Dirección General del Medio Natural en el que se expone que, debido al fenómeno de fragmentación de hábitats, al efecto barrera y al atropello de animales, las carreteras tienen un impacto directo sobre la fauna en su conjunto. Proponiendo una serie de soluciones a este respecto a tener en cuenta en el estudio de impacto ambiental.

El Instituto Alavés de la Naturaleza expone la indiscutible importancia del río Zadorra como corredor ecológico para la fauna silvestre y la necesidad de preservar su funcionalidad. Destaca la presencia de especies con máxima prioridad de conservación como el visón europeo y la nutria. Sugiere una especial consideración en los estudios de detalle del efecto barrera sobre mamíferos terrestres así como de la siniestralidad por colisión, con objeto de adoptar las oportunas medidas preventivas. Recomienda la adopción de alternativas en túnel.

El Servicio de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Álava considera la alternativa de la margen izquierda como la que menos impactos negativos provocará en su ejecución. Señala que inevitablemente se atraviesan dos zonas con muy baja capacidad de acogida (Puente de San Pedro y Montes de Vitoria) y considera muy importante estudiar posibles alternativas en estos tramos.

Indica que el Estudio de Impacto Ambiental deberá incidir de forma especial sobre la geomorfología, la vegetación y el paisaje en los tramos de Puente de San Pedro y Montes de Vitoria, observando que la travesía en túnel de la zona occidental de los Montes de Vitoria, tal como está previsto, minimizaría e incluso evitaría los impactos más significativos en este área.

Estima que las zonas afectadas de los Montes de Vitoria y del paraje Puente de San Pedro deberían establecerse como Zonas de Sensibilidad Ambiental sobre las que el Programa de Vigilancia Ambiental fuera especialmente riguroso.

El Servicio de Museos del Departamento de Cultura de la Diputación Foral de Álava remite una relación de los yacimientos documentados por el Museo de Arqueología de Álava, que existen en la zona por la que discurriría el corredor Burgueta. Adjunta una serie de planos en los que se ubican de forma esquemática y aproximada dichos yacimientos, y recalca la necesidad de localizar los yacimientos de forma precisa sobre el terreno y valorar cada uno de los que pudieran verse afectados. En cualquier caso se recomienda hacer un seguimiento arqueológico del proyecto en todas sus fases y en toda la extensión en que se lleven a cabo movimientos de tierra.

El Ayuntamiento de Ribera Alta considera que la alternativa de «Corredor Manzanos» es la más apropiada de todas las presentadas.

ANEXO II

Descripción del Estudio Informativo

El objeto del estudio es diseñar un acondicionamiento del tramo de la N-I que atraviesa el Condado de Treviño, de manera que exista la adecuada homogeneidad con las actuaciones previstas en los tramos contiguos.

Basándose en un análisis del tráfico y previsión de futuro con los datos disponibles de la carretera actual, además de justificar la actuación sobre la N-I, que en el mejor de los casos se verá saturada en el año 2.012, se plantea la necesidad de ampliar con un tercer carril cada una de las dos calzadas existentes.

Los parámetros de diseño que se manejan son: velocidad de diseño 120 km/h, radio mínimo 1200 m, pendiente máxima 4,5 por 100 y 3 carriles con ancho de 3,75 m cada uno.

Como supuesto de partida en el planteamiento de todas las soluciones, se ha desplazado 200 m hacia el Este la traza del Tren de Alta Velocidad en el tramo Burgos Vitoria, seleccionada en el estudio informativo, en el entorno de La Puebla de Arganzón, dando cabida en la franja abierta al nuevo trazado de la N-I, evitando así un doble e inútil cruce de infraestructuras.

El estudio informativo se ha estructurado dividiendo el corredor en dos tramos: al norte, el tramo Tuyo, y al sur, el tramo Burgueta.

El tramo Burgueta, para el que se plantean tres alternativas, se inicia en la alineación recta existente entre la bifurcación de la N-I con la N-124 a Logroño y el enlace de Armiñón de la autopista A-1 (en estudio), y finaliza en el tramo de La Puebla de Arganzón.

En las tres alternativas para este tramo la traza comienza con una recta común de 278 m después de la que se inicia una curva a izquierdas adaptándose a las elevaciones de San Pedro que se bordea por su lado oeste con una curva a derechas. En la salida hacia el valle se realiza un amplio giro a izquierdas bordeando por el Sur la estación de servicio

de Lapuebla y dejando libre a lo largo del valle en la margen Oeste las actuales calzadas de la N-I.

Alternativa Burgueta: Es la que discurre más al este, bordeando las elevaciones de San Pedro a media ladera, con una curva a derechas de longitud 1.450 m y radio 1.500 m., adoptando como corredor la actual traza de la N-I en dirección Vitoria. Tiene una longitud total de 6,335 Km de los que los 2,604 primeros transcurren en territorio alavés. Tiene un camino de servicio a todo lo largo de la traza, de nueva construcción, en su margen este. Existe un paso elevado en el PK 4+700 (1).

Alternativa San Pedro: Realiza la travesía de las elevaciones de San Pedro a media ladera por un corredor situado entre las dos calzadas actuales de la N-I. Tiene una longitud total de 6,445 Km de los que los 2,697 iniciales atraviesan territorio alavés. Esta alternativa requiere, en la zona del valle, la disposición de un camino de servicio que parte del PK 4+500 de la margen Oeste de la nueva traza para cruzar a la otra margen a través de un paso elevado situado en el PK 4+815 y continua paralelo a la traza hasta el final del tramo.

Alternativa Manzanos: Es la más occidental de las tres, atravesando el macizo de San Pedro por su base y ocupando como corredor la actual traza de la N-I en dirección Madrid. En la salida hacia el valle la traza se sitúa entre las dos calzadas actuales de la N-I. Tiene una longitud total de 6,498 km estando el paso de territorio alavés a territorio burgalés a 2+746 km del origen. Esta alternativa, al igual que la anterior, requiere, en la zona del valle la disposición de un camino de servicio que parte del PK 4+500 de la margen Oeste de la nueva traza para cruzar a la otra margen a través de un paso elevado situado en el PK 4+870, continuando paralelo a la traza hasta el final del tramo.

El tramo Tuyo al igual que el Burgueta tiene un trazado en forma de «S» iniciándose en la zona de valle, con una curva a izquierdas, para luego girar a derechas y atravesar la Sierra de Tuyo, lo cual constituye la dificultad a resolver más significativa del tramo. Finaliza en una recta que empalmará con el proyecto que se está ejecutando en el polígono Los Llanos en territorio alavés. Se han planteado tres posibles alternativas:

Alternativa Peña María: Se han definido en toda la longitud del trazado dos ejes, uno para cada calzada, ya que aunque ambas discurren por el mismo corredor no son paralelas. Se ha dispuesto de manera que la distancia mínima entre la línea blanca en dirección Madrid y el borde del área industrial de La Puebla de Arganzón sea de 35 m. La traza aborda la sierra de Tuyo en dirección prácticamente perpendicular a los frentes de sus elevaciones y a una distancia de unos 300 m del río Zadorra. La travesía se realiza en un túnel de 850 m de longitud, en cuya salida Norte se ha dispuesto un falso túnel de 150 m de longitud, para minimizar el impacto causado por las dos bocas en el bosque de esta ladera Norte de la sierra de Tuyo. Tan sólo en el tramo final, a partir del PK 4+770, se produce una superposición de la nueva calzada en dirección Madrid con la actual en dirección Vitoria. Tiene una longitud total de 5+465 km, pasándose de territorio burgalés a territorio alavés a 3,314 km del origen. Dispone a la altura del PK 1+520 de un enlace sobre el eje de la actual carretera a Treviño. Hay otro enlace en el polígono Los Llanos, aunque ya fuera del tramo. Requiere un camino de servicio en la margen Este, desde el PK 1+000 hasta el PK 3+250, en las estribaciones de la sierra de Tuyo.

Alternativa La Erilla: las dos calzadas discurren prácticamente paralelas durante los primeros 2,250 km. A partir de aquí se separan para cruzar la sierra de Tuyo por distintos corredores; la calzada en dirección Vitoria atraviesa la sierra en dos túneles de 280 y 500 m, a una distancia del río Zadorra de unos 150 m, mientras que la calzada en dirección Madrid discurre ceñida al río, ocupando parcialmente el corredor actual. A partir del PK 4,600 ambas calzadas se vuelven a juntar y discurren paralelas hasta el final. La longitud total es de 5+460 km, produciéndose el paso de la provincia de Burgos a Álava a 3+217 km del origen. Requiere, igual que la alternativa anterior, un camino de servicio recorriendo el borde este de la traza desde el PK 1+000 hasta el PK 3+250. Las indicaciones relativas a enlaces son las mismas descritas para la alternativa Peña María.

Alternativa Zadorra: circula al borde del río siguiendo una trayectoria similar a la calzada dirección Madrid de la alternativa La Erilla. La traza se acomoda al desfiladero del río siendo la zona más estrecha el paso por las Conchas de Arganzón, donde se tiene que realizar un tajo profundo, modelando el desmonte y acondicionándolo posteriormente para lograr su integración paisajística. Como criterio se ha establecido que la calzada derecha dirección Vitoria pueda ser construida sin afectar a las actuales

(1) Todos los P.K. señalados en el texto se corresponden con los que aparecen en los planos del Estudio Informativo, si bien se les debería restar 1 km, ya que los referidos planos tienen como P.K. de origen el 1+000 en lugar del 0+000.

calzadas de la N-I de forma que una vez finalizada se desvíe todo el tráfico por ella para completar la segunda calzada. Esta alternativa tiene una longitud total de 5+466 km, situándose el paso de Burgos a Álava a 4+200 km del origen del tramo. En lo relativo a enlaces y caminos de servicio las indicaciones son las mismas que para las otras dos alternativas.

Para el caso en que se mantuviera el trazado previsto para el Tren de Alta Velocidad en su estudio informativo, se desarrolla una alternativa denominada alternativa T.A.V. compuesta por las alternativas San Pedro y Peña María ligeramente desplazadas hacia el Este a su paso por La Puebla de Arganzón. Por la disposición extremadamente sesgada de los dos cruces de las infraestructuras, se requiere llevar a cabo una obra de doble paso inferior para el FFCC de 350 m de longitud, estimándose que su ejecución supondría un incremento del presupuesto de obra de 558 millones de pesetas (P.E.M.).

Se hace un análisis temático de cada una de las alternativas en el que se contemplan los siguientes aspectos: trazado, planta y alzado, funcionalidad, volumen de obra, geología y geotecnia, evaluación medioambiental, estudio territorial y urbanístico, y valoración económica.

Las tres alternativas del tramo Burgueta han resultado similares en muchos aspectos. Sin embargo, en cuanto a volumen de sobrantes, presupuesto, afección al paisaje y constructibilidad resulta claramente más favorable la alternativa San Pedro.

En el tramo Tuyo aunque es la alternativa de mayor presupuesto y mayor coste de explotación, resulta finalmente más adecuada Peña María. Los factores diferenciales a favor de esta solución son un volumen de sobrantes muy inferior al de las otras dos, menor alteración sobre el paisaje y el entorno natural, no afecta al río Zadorra, no produce afección por ruido a lo largo del tramo en túnel, reduce el riesgo geológico de caída de bloques y su construcción prácticamente no interfiere en la explotación de la N-I.

En el análisis no se ha incluido específicamente la alternativa T.A.V. ya que sólo tiene una ligera modificación a su paso por La Puebla de Arganzón, que en nada afecta a los resultados y valoraciones obtenidos.

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

El Estudio comienza con el resultado del trámite de consultas previas, para continuar con la descripción de la metodología general relativa a impacto ambiental y las específicas sobre paisaje y ruido. A continuación figura la descripción del medio (inventario ambiental) atendiendo a los siguientes aspectos: procesos geofísicos y riesgos, medio hídrico, valores naturalísticos (clima, espacios de interés, hábitats de interés, cubierta vegetal, fauna y rasgos de interés geológico), patrimonio cultural, usos, hábitat humano y valores estéticos (paisaje).

El ámbito del estudio se encuentra a caballo entre la provincia de Burgos, en el enclave del Condado de Treviño (términos municipales de La Puebla de Arganzón y Condado de Treviño) y de Álava (términos municipales de Armiñón, Ribera Alta, Ribera Baja e Iruña de Oca), teniendo como eje vertebrador el río Zadorra que discurre de Norte a Sur. En este contexto se atraviesan la Sierra de Tuyo, discurriendo por el Desfiladero de las Conchas, y la Sierra de San Pedro, al Sur. Entre ellas quedan anchos valles de fondo plano, algo alomados, dominados por cultivos de secano. Hidrogeológicamente la zona no atraviesa acuíferos de relevancia.

La vegetación potencial está formada por encinares, quejigales, coscojares y, en menor medida hayedos. La vegetación actual responde a estas características, aunque realmente dominan las etapas seriales como matorrales (con boj, enebros y coscoja), lastonares y pastos mesófilos.

Desde el punto de vista faunístico destaca la existencia de algunas especies amenazadas, como el gineta o el chotacabras gris, y la presencia de fauna cinegética como el corzo y el jabalí. Se dedica un apartado especial al río Zadorra y se define como un área de interés faunístico por haberse detectado especies como el visón europeo, la nutria y el blenio.

No se afecta a ningún espacio de interés natural. Únicamente se han delimitado los hábitats naturales de interés comunitario (cinco) y prioritario (uno), pero ninguno está incluido en un Lugar de Importancia Comunitaria (LIC).

Todas las alternativas afectan al Camino de Santiago, que en el tramo alavés está declarado Bien Cultural Calificado. En el tramo Burgueta las tres alternativas lo cruzan, y en el tramo Tuyo, lo ocupa la alternativa Zadorra y las tres alternativas en su tramo final, al discurrir el Camino de Santiago por el arcén de la N-I en el Desfiladero de las Conchas. Del

mismo modo se han inventariado otros elementos del patrimonio arqueológico e histórico-artístico de los que algunos se ven afectados.

En conclusión, los recursos naturales y culturales más singulares son los carrascales o encinares, quejigales, hayedos, fresnedas-olmedas, alamedas-aliseda y vegetación rupícola, y en menor medida los bujedos y los lastonares y prados xerófilos, si bien éstos últimos son hábitats de interés prioritario. El río Zadorra es el principal ecosistema de la zona por la presencia de visón europeo principalmente. Por último, destaca la riqueza del patrimonio cultural, sobre todo por la existencia del Camino de Santiago.

A continuación, el Estudio realiza una somera descripción de las alternativas del proyecto, incluyendo la estructuración del corredor y describiendo las características básicas de la nueva vía, los movimientos de tierra y las variables en relación con las emisiones acústicas.

Se realiza un análisis y valoración cualitativa de los impactos para cada una de las alternativas de los dos tramos, tanto en fase de construcción como en la fase de vida útil.

Como impacto más importante considera la afección paisajística, por la altura de los desmontes y los movimientos de tierra, calificándolo de severo para todas las alternativas.

Otro grupo de impactos importantes se centra en los valores naturalísticos y en los patrimoniales. No hay grandes diferencias entre las alternativas en lo referente a cubierta vegetal, flora, fauna y ecosistemas. En el caso de la afección a la cubierta vegetal, la alternativa menos desfavorable es la Manzanos del tramo Burgueta y la Peña María en el tramo Tuyo. Desde el punto de vista del patrimonio cultural, el impacto de las alternativas de los dos tramos se califica de igual manera, moderado.

En la fase de vida útil, existen algunas diferencias, destacando que las alternativas La Erilla y Zadorra del tramo Tuyo son más desfavorables para la fauna terrestre (desplazamientos), al calificándose el impacto como severo.

También, en cuanto a la afección al paisaje en fase de vida útil, dentro del tramo Burgueta las alternativas Burgueta y Manzanos son las más desfavorables, al igual que las alternativas La Erilla y Zadorra Peña María en el tramo Tuyo, que presentan calificaciones de severo y severo/crítico para cada tramo, respectivamente. Se debe a la ocupación permanente de los terrenos, a las embocaduras del túnel y a la altura de los desmontes.

Para aspectos como los usos y productividad o el ruido, los impactos se han calificado como compatibles o bien como moderado (en fase de obra) y compatible (en fase de vida útil), respectivamente.

El Estudio plantea que las alternativas preferibles son la San Pedro en el tramo Burgueta y la Peña María en el tramo Tuyo.

Se proponen una serie de medidas correctoras y un apartado específico para el tratamiento de tierras sobrantes. Entre las primeras, se señalan la ubicación de pasos de fauna cuando se atraviesan espacios montañosos (Lomas de Burgueta o paraje de San Pedro y Montes de Vitoria Occidentales-Desfiladero de las Conchas); la instalación de escapes en el vallado de la vía; instalación de dispositivos de intercepción y decantación de sólidos para evitar la contaminación del río Zadorra durante la construcción de túnel; asegurar la continuidad y reponer los tramos del Camino de Santiago afectados; prospecciones arqueológicas sistemáticas en todo el trazado; reposición de una vía pecuaria; instalación de pantallas vegetales cuando la autovía discurre próxima a cultivos; colocación de barreras acústicas; el ajuste del trazado (perfil longitudinal y planta) y de la pendiente de los taludes; la integración de las bocas del túnel, definiendo si es necesario la prolongación en falso túnel; la revegetación de taludes, áreas de instalaciones auxiliares y vertederos; y la protección del arbolado existente. Se propone la ubicación de tres vertederos en el tramo Burgueta y de otros tantos en el tramo Tuyo, siempre ocupando áreas de cultivo de secano y proponiendo unas medidas correctoras que favorezcan su integración.

El Estudio concluye con un Programa de Vigilancia Ambiental.

ANEXO IV

Resumen de la Información Pública del Estudio de Impacto Ambiental

Durante el período de información pública han sido presentadas un total de nueve alegaciones que se relacionan a continuación:

1. Unión de Agricultores y Ganaderos de Álava, U.A.G.A.
2. Comunidad de Regantes «Río Zadorra».
3. Ayuntamiento de La Puebla de Arganzón.
4. Junta Administrativa de Pangua, Ayuntamiento de Treviño.
5. Junta Administrativa de Villanueva de la Oca, Ayuntamiento de La Puebla de Arganzón.
6. Ayuntamiento de Condado de Treviño.
7. Sociedad Cooperativa «San Formerio de la Sierra».
8. Repsol Comercial de Productos Petrolíferos, S.A.
9. Propietario particular afectado.

Además se han recibido sendos informes del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco y de la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias.

Fuera del plazo legalmente establecido se recibe un informe de la Junta de Castilla y León que también debe ser tenido en cuenta.

El informe del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco incide en la interferencia de la solución seleccionada con el trazado del «Estudio Informativo del Proyecto de línea Madrid – Hendaya, tramo Burgos - Vitoria. Acondicionamiento a 220 km/h» y en el desplazamiento del trazado del ferrocarril 200 metros hacia el Este. Señala la necesidad de coordinar técnicamente el análisis conjunto de la implantación en el territorio de ambas infraestructuras con objeto de reducir los impactos sobre el mismo.

El informe de la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias indica que el trazado propuesto para la autovía no interfiere con ninguna infraestructura ferroviaria existente y observa que «el nuevo trazado del ferrocarril está cortado en dos puntos por el nuevo acondicionamiento de la N-I en las cercanías de La Puebla de Arganzón» incidiendo en la necesaria coordinación entre esa Subdirección General y la Dirección General de Carreteras para elaborar los proyectos con las menores interferencias en los puntos de cruce, respetando los gálipos suficientes para vía doble electrificada. Se ignora totalmente la propuesta de desplazamiento que se hace en el Estudio Informativo.

Las alegaciones de la Unión de Agricultores y Ganaderos de Alava (U.A.G.A.), del Alcalde Presidente del Ayuntamiento de La Puebla de Arganzón, del Alcalde Presidente de la Junta Administrativa de Pangua, del Alcalde Presidente de la Junta Administrativa de Villanueva de Oca y del Alcalde Presidente del ayuntamiento de Condado de Treviño tienen todas un contenido prácticamente igual siendo los aspectos expuestos más significativos los que se relacionan a continuación:

Necesidad de coordinar los trazados de acondicionamiento de la N-I y de la línea férrea Madrid-Hendaya con el fin de evitar o aminorar las afecciones y servidumbres provocadas por dichas infraestructuras, así como evitar una innecesaria ocupación de terrenos de cultivo en regadío.

La incertidumbre generada por la indefinición de ambos trazados da lugar a que no se pueda llevar a cabo ninguna actuación de mejora de las infraestructuras relacionadas con el cultivo.

La puesta en regadío de multitud de fincas de la zona, considerada de interés general por el Plan Hidrológico Nacional, con gran número de concesiones de riego, ha supuesto un importante esfuerzo económico y personal que merece ser considerado como condicionante de los trazados.

No se ha considerado como condicionante en la elección de los trazados los accesos a la red local de carreteras secundarias y vías pecuarias.

Deben preverse métodos adecuados y eficaces de evacuación del agua de las fincas junto a la carretera que eviten inundaciones provocadas por la elevación del nuevo trazado.

Necesidad de reposición de los canales de evacuación de aguas, arroyos, pasos, servicios, canalización de gas, etc.

Consideración de la creación de servidumbres y afecciones limitativas de los usos agrarios.

Fragmentación de las parcelas existentes, disminuyendo la superficie cultivable.

Reposición de las tierras sobrantes para su aprovechamiento agrícola.

No se ha tenido en cuenta en la elección del trazado la importante ocupación de tierras de gran calidad agrológica y especialmente productivas, que deben considerarse de interés general para el medio de vida de la población de las zonas afectadas.

En la alegación del Ayuntamiento de Condado de Treviño se manifiesta además la necesidad de mantener el acceso desde el puente origen en la N-I hasta la localidad de Burgueta.

La alegación de la Comunidad de Regantes «Río Zadorra», la Sociedad Cooperativa San Formerio y un propietario particular afectado recalcan

la importancia de los regadíos en la zona y su consideración como de interés general para el medio de vida de los habitantes de la comarca.

También incide en las afecciones a las infraestructuras de riego y a los accesos a la red local de carreteras secundarias y vías pecuarias, así como en la necesaria coordinación de los trazados de carreteras y ferrocarriles.

Remarca la especial calidad agrológica de la zona y que no se haya considerado como condicionante en la selección de alternativas.

En la alegación de Repsol Comercial de Productos Petrolíferos como titular de la estación de servicio situada a la altura del PK 331+752 de la N-I se hace constar que la reordenación de accesos proyectada afectará gravemente a la estación de servicio y que es necesario evaluar el impacto socioeconómico derivado de dicha afección.

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León remite informe de su Dirección General del Medio Natural en el que se informa que con fecha 6 de julio de 2000 se aprobó la declaración como Lugares de Interés Comunitario (LIC) de las riberas del río Zadorra y del río Ayuda. El valor fundamental de estos espacios es la presencia en ellos del visón europeo (*Mustela lutrola*), ya contemplado en el Estudio Informativo. Se señala la importancia de tener en consideración que según el artículo 6º de la Directiva 92/45/CEE se recomienda a las Administraciones competentes que «garanticen que los lugares propuestos en su lista (nacional) de LICs no sufran ningún deterioro antes de que sea aprobada la lista comunitaria de LICs.»

MINISTERIO DE ECONOMÍA

5492 *RESOLUCIÓN de 21 de febrero de 2001, de la Secretaría General de Comercio Exterior, por la que se adjudican las becas para la realización de prácticas de comercio exterior en Asociaciones Españolas de Exportadores, para el año 2001.*

La Orden del Ministerio de Economía y Hacienda de 23 de octubre de 1997 («Boletín Oficial del Estado» de 6 de noviembre) establece las bases reguladoras de la concesión de becas para la realización de prácticas de comercio exterior en asociaciones españolas de exportadores y autoriza al Secretario general de Comercio Exterior para que, mediante Resolución publicada en el «Boletín Oficial del Estado», convoque anualmente, de acuerdo con las bases reguladoras, las becas que, en su caso, correspondan.

Por Resolución del Secretario general de Comercio Exterior, de 19 de octubre de 2000, se convocaron para el año 2001 once becas para la realización de prácticas de comercio exterior en asociaciones españolas de exportadores.

Una vez realizado el proceso de selección y remitida la relación definitiva de seleccionados y de suplentes por el Tribunal seleccionador, y en ejercicio de la delegación de competencias efectuada por la Secretaría de Estado de Comercio y Turismo y de la Pequeña y Mediana Empresa, por Resolución de 17 de julio de 1998, apartado primero.d), se adjudican once becas para la realización de prácticas de comercio exterior en asociaciones españolas de exportadores, a los adjudicatarios que se recogen en el anexo, con indicación de la Asociación de Exportadores a que han sido asignados.

Lo que se hace público a todos los efectos.

Madrid, 21 de febrero de 2001.—El Secretario general, Francisco Utrera Mora.

ANEXO

Becas adjudicadas para prácticas de Comercio Exterior en Asociaciones Españolas de Exportadores

Titular	Asociación	Remuneración bruta en pesetas	Fecha de inicio
Tovío Torres, Ramón	Asociación Española de Fabricantes de Marroquinería, Artículos de Viaje y Afines (ASEFMA). Madrid	2.696.322	1-2-2001
Goicoechea Oxinalde, Iranzu	Asociación Española de Exportadores de Joyería, Platería y Relojería (JOYEX). Barcelona	2.696.322	1-2-2001