

ANEJO Nº 1.- ANTECEDENTES

ÍNDICE.-

1.- ANTECEDENTES

2.- ANÁLISIS DE LOS ANTECEDENTES

2.1.- Análisis de la Orden de Estudio Modificada.

2.2.- Análisis de la Declaración del Impacto Ambiental del E.I. de junio de 2005

APÉNDICE Nº1.- DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EI 1-E-124 (JUNIO DE 2005)

APÉNDICE Nº2.- APROBACIÓN DEL EXPEDIENTE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y DEFINITIVA DEL ESTUDIO INFORMATIVO EI-1-E-124.

APÉNDICE Nº3.- ORDEN DE ESTUDIO (AGOSTO 2007)

APÉNDICE Nº4.- MODIFICACIÓN DE ORDEN DE ESTUDIO (OCTUBRE DE 2011)

ANEJO Nº 1.- ANTECEDENTES

1.- ANTECEDENTES

Con fecha de Noviembre de 1.992 se redactó el Estudio Informativo de clave EI-1-E-44, de la Autovía Cantabria-Meseta, en el que se incluía el subtramo Aguilar de Campóo-Burgos como parte del tramo de Autovía Torrelavega-Aguilar de Campóo-Burgos.

Posterior a la redacción de dicho Estudio, la publicación del Plan Director de Infraestructuras paralizó el proceso de tramitación del mismo al considerar este último tramo como una Vía de Conexión de la red de Alta Capacidad". Por este motivo, el día 25 de Abril de 1.994, la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental, propuso la redacción de un nuevo Estudio Informativo de forma que, en cumplimiento del P.D.I., se estudiaran las posibilidades de trazado de una Vía de Conexión.

Con fecha 24 de Octubre de 1.994, la Dirección General de Carreteras emitió la Orden de Estudio de clave EI-1-E-104. "N-627. Vía de Conexión. Montorio-Aguilar de Campóo", en las provincias de Burgos y Palencia.

Para la redacción del Estudio, el día 1 de Abril de 1.997 se firmó el correspondiente Contrato de Asistencia Técnica basado en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares aprobado el 23 de Noviembre de 1.995, que exigía un alcance de los trabajos sensiblemente menor al que sería necesario para cumplir con los requisitos que se establecen en el Pliego de Cláusulas que rige en la actualidad para los Contratos de Asistencia Técnica para la Redacción de Estudios Informativos.

Por este motivo, y con el fin de completar la definición de la vía de conexión entre Burgos y Aguilar de Campóo, el 17 de Abril de 1.998 se aprobó una modificación de la Orden de Estudio en los siguientes términos:

- Que el Estudio Informativo de clave EI-1-E-124 desarrollara la Fase A de la vía de conexión Quintanortuño-Montorio-Aguilar de Campóo, adaptando su contenido a los Pliegos de Cláusulas que actualmente rigen los Contratos de Consultoría y Asistencia Técnica para la redacción de Estudios Informativos.

Habiéndose modificado, en el mes de Enero de 2.000 la Orden de Estudio del tramo Quintanilla de Vivar-Quintaortuño, en el sentido de proyectar una autovía mediante la duplicación de la primera calzada inicialmente prevista, y de acuerdo con las previsiones de actuación del Ministerio de Fomento en la Red de Vías de Gran Capacidad, la Dirección General resolvió, finalmente, el 4 de Julio de 2.000, modificar la Orden de Estudio de forma que el Estudio Informativo de clave EI-1-E124 debería desarrollar, en su tramitación subsiguiente, una Autovía para el tramo Quintanaortuño-Montorio-Aguilar de Campóo en lugar de una Vía Rápida.

Con fecha 4 de abril de 2003, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de de Calidad y Evaluación Ambiental el Estudio Informativo, el Estudio de Impacto Ambiental y el resultado de la Información Pública del mismo. El Estudio Informativo de la Autovía de Burgos a Aguilar de Campóo, tramo Quintanaortuño-Aguilar de Campóo, clave EI1-E-124, fue sometido al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental, y con fecha 27 de junio de 2005 se publicó en el Boletín Oficial del Estado la Resolución de la Secretaría para la Contaminación y el Cambio Climático por la que se formulaba la mencionada Declaración de Impacto Ambiental.

En dicha declaración, se considera como alternativa medioambientalmente más favorable la I-A, II, III-A y IV-C, respecto a las alternativa mejor valorada obtenida en el Estudio Informativo I-A, II, III-A y IV-A.

Con fecha 3 de abril de 2007 la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación resuelve la aprobación del expediente de información pública y la aprobación definitiva del Estudio Informativo de clave EI 1-E-124 "A-73, Burgos – Aguilar de Campóo, tramo Quintanaortuño – Aguilar de Campóo", seleccionando como opción más recomendable la sucesión de alternativas IB, II, III A y IV C.

El 13 de Agosto de 2007, la Dirección General de Carreteras autoriza la Orden de Estudio. Proyecto de Trazado y Construcción. "Autovía A-73. Burgos-Aguilar de Campóo. Tramo: Quintanaortuño - Montorio". Claves: Proyecto de trazado T2-BU-4290 y Proyecto de construcción -12-BU-4290.

Con fecha 17 de septiembre de 2008, la Dirección General de Carreteras acuerda la adjudicación a la empresa TECOPY, S.A., de la redacción del Proyecto de trazado y construcción "Autovía A-73. Burgos – Aguilar de Campóo. Tramo: Quintanaortuño-Montorio", CLAVE: 12-BU-4290.

El 23 de octubre de 2008 se formaliza el Contrato de Consultoría y Asistencia Técnica de Clave: 12-BU-4290, Referencia: PR-568/07, para la Redacción del Proyecto de Construcción: "Autovía A-73. Burgos – Aguilar de Campóo. Tramo: Quintanaortuño – Montorio".

Durante la redacción del Proyecto de Trazado, se elaboró el Documento Inicial del Proyecto, donde se compararon desde un punto de vista ambiental, las alternativas IA y IB (desplazada unos 100 metros hacia el oeste respecto a la de la Fase B del Estudio Informativo). Dicho documento se remitió a la S.G. de Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MMAMRM), el 8 de marzo de 2010.

Finalizado el periodo de consultas previas sobre el Documento Inicial del Proyecto, la D.G. de Calidad y Evaluación Ambiental del MMAMRM remitió un escrito el 19 de julio de 2010 a la D.G. de Carreteras determinando la amplitud y nivel de detalle del Estudio de Impacto Ambiental y trasladando el resultado de dichas consultas.

Por otra parte, con fecha 23 de diciembre de 2010 se publicó en el BOE la Orden FOM/3317/2010, de 17 de Septiembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.

A la vista de lo anterior, con fecha 17 de octubre de 2011, la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental, formuló una propuesta de modificación de la Orden de Estudio vigente, en el sentido de adaptar el contenido de los proyectos a la anteriormente citada Orden FOM/3317/2010.

Se desarrolla un nuevo Documento Inicial que recoge tanto las alternativas IA y IB del Estudio Informativo (esta última de acuerdo a lo indicado en la aprobación definitiva del dicho Estudio), así como la Alternativa modificada según lo indicado en la Orden de Estudio de fecha 13 de agosto de 2007. Esta nueva alternativa tiene el objeto de reducir la longitud del túnel en el entorno del P.K. 3+000 o incluso eliminarlo.

Con fecha 15 de octubre de 2012, se da inicio de nuevo a las Consultas previas, con la entrega a la D.G. de Calidad y Evaluación Ambiental del MMAMRM, del documento inicial. Una vez analizadas las consultas, con fecha 7 de febrero de 2013, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente a través de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, comunica la amplitud y nivel de detalles que debe tener el Estudio de Impacto Ambiental con la nueva alternativa modificada.

Con fecha 9 de octubre de 2015 el Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda aprobó la modificación del contrato de Consultoría y Asistencia para Redacción del proyecto de trazado y construcción: Autovía A-73, Burgos-Aguilar de Campóo. Carretera N-627 de Burgos a Reinosa pk. 0 al 12,900. Tramo: Quintanaortuño-Montorio. Provincia de Burgos.

Posteriormente, el 12 de noviembre de 2015 se formaliza la Modificación del Contrato de Consultoría y Asistencia para Redacción del proyecto de trazado y construcción: Autovía A-73, Burgos-Aguilar de Campóo. Carretera N-627 de Burgos a Reinosa pk. 0 al 12,900. Tramo: Quintanaortuño - Montorio. Provincia de Burgos.

Por otra parte, con fecha 29 de septiembre de 2015 se publicó en el B.O.E. la Ley 37/2015 (Ley de Carreteras). Así, se redacta el presente Documento Técnico, a efectos del artículo 12 de la Ley de Carreteras y a la correspondiente tramitación ambiental.

2.- ANÁLISIS DE LOS ANTECEDENTES

2.1.- Análisis de la Orden de Estudio Modificada.

Con fecha 13 de Octubre de 2011, la Dirección General de Carreteras emite, por delegación en la Subdirección General de Estudios y Proyectos, la resolución por la que se modifica la Orden de Estudio correspondiente a los Proyectos de Trazado y Construcción "Autovía A-73."Burgos-Aguilar de Campóo. Tramo: Quinanaortuño – Montorio". CLAVE: T2-BU-4290 y 12-BU-4290.

Las instrucciones contenidas en la Orden de Estudio para la redacción de los estudios están estructuradas en diversos apartados.

- Tipo
- Clave
- Situación
- Clase
- Objeto del estudio
- Contenido
- Características
- Instrucciones Particulares
- Asistencia Técnica
- Programación del proyecto
- Presupuesto aproximado (Presupuesto Base Licitación).

Algunos de estos apartados como tipo, situación, clase, etc., no son susceptibles de ningún tipo de análisis debido a su carácter genérico.

Sí procede, sin embargo, el análisis de los siguientes apartados:

Objeto del Estudio

Desarrollar, con el grado de detalle exigible a un proyecto de construcción, la alternativa que cumpla los objetivos de la Orden FOM/3317/2010, y las prescripciones de la futura Declaración de Impacto Ambiental, para lo que será necesario continuar con el proceso de evaluación ambiental mediante la elaboración de un Documento

Complementario al Documento Inicial del Proyecto que se remitirá a la S.G. de Evaluación Ambiental del MMAMRM.

Características

La Orden de Estudio señala:

Velocidad de proyecto: 120 Km/h.

En principio, el trazado seleccionado en la apropiación provisional del estudio informativo se ajusta, de acuerdo con la propuesta de la Demarcación, a una velocidad de proyecto de 120 Km/h. Se tendrá en cuenta la velocidad de proyecto que, con los mismos criterios que los fijados en esta orden de estudio, se establezca para los tramos contiguos de la autovía, a los efectos de cumplir con los criterios de homogeneidad de itinerarios de la vigente Norma 3.1-IC.

Calzadas: 7,0 m.

Arcenes exteriores: 2,50 m.

Arcenes interiores: 1.0 m o 1.5 m.

Se definirán en el proyecto (entre 1,00 m y 1,50 m.) en función de la velocidad de proyecto y de la disposición que se adopte para la barrera de contención de vehículos.

Mediana: El ancho de mediana será objeto de un estudio específico.

Partiendo de la base de que el estudio informativo elige como ancho de mediana 4,50 m entre los bordes interiores de las plataforma, el ancho de la misma se justificará mediante un estudio técnico-económico, en el que se tendrán en cuenta el radio en planta, la visibilidad de parada (considerando los sistemas de contención de vehículos), la necesidad de incrementar el número de carriles durante el periodo de vida útil de la carretera (deducida de los niveles de servicio esperados), así como cualquier otra consideración que pueda intervenir en dicho estudio (apoyo de estructuras y de señalización, excavaciones y rellenos, drenaje, iluminación, coste de expropiaciones, conexión con los tramos adyacentes, etc).

Instrucciones particulares

1. Los proyectos cumplimentarán las prescripciones que establezca la **Declaración de Impacto Ambiental** que se formule sobre el nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental a que será sometido el proyecto de trazado, conforme a lo establecido por el **Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación Ambiental de proyectos.**

El Proyecto de Construcción que desarrolle la alternativa propuesta cumplirá con los condicionantes medioambientales según la tramitación ambiental que corresponda.

2. Además de las alternativas desarrolladas en el Estudio Informativo de clave EI1-E-124, se estudiará alguna solución encaminada a la mejora de la eficiencia de las obras públicas, de acuerdo con las exigencias de la **Orden FFOM/3317/2010**. En particular, se estudiará una nueva alternativa de una longitud aproximada de 5 km, desplazada hacia el oeste, respecto a la **Alternativa IB** del Estudio Informativo de clave EI1-E-124. El objetivo principal será estudiar la posibilidad de reducir la longitud del túnel proyectado en el entorno del P.K. 3+000 o de incluso eliminarlo.

El presente Documento Técnico, recoge un estudio de alternativas, en el que se tienen en cuenta aspectos ambientales, funcionales y económicos, en aras de buscar la alternativa más adecuada en el tramo objeto de estudio.

3. Una vez completado el nuevo procedimiento de evaluación ambiental, que incluirá nueva información pública y nueva **Declaración de Impacto Ambiental**, se desarrollarán los proyectos de trazado y construcción en el tramo objeto de estudio.

Se desarrollará el Proyecto de Construcción, según la tramitación ambiental que proceda.

4. El proyecto de trazado incluirá cuantos datos sean precisos para recoger detalladamente las expropiaciones a que hubiera lugar, siguiendo las indicaciones de la **Nota de Servicio 4/2010, de 7 de julio de 2010, sobre el estudio de las expropiaciones en los proyectos de trazado de la Dirección General de Carreteras.**

El Proyecto cumplirá con la Nota de Servicio indicada para que pueda llevarse a cabo el trámite de información pública sobre la necesidad de ocupación, cuyo procedimiento se encuentra regulado en el artículo 18 de la Ley de Expropiación Forzosa,

5. El proyecto incluirá como **Anejo un documento denominado “Análisis Ambiental”, en el que se identificarán, describirán y valorarán los problemas ambientales y en el que asimismo, se proyectarán y valorarán las medidas correctoras necesarias.**

Se desarrollará el Proyecto de Construcción según la tramitación ambiental que proceda.

6. De acuerdo con lo establecido en el **Artículo 28 de la Ley de Carreteras, las propiedades colindantes no tendrán acceso a la nueva carretera.**

De acuerdo con esta condición, el acceso a la autovía deberá realizarse exclusivamente a través de los ramales de los enlaces próximos. Esta instrucción implica la disposición del oportuno cerramiento exterior en el tronco.

7. Se estudiará con detalle la reposición de caminos, vías pecuarias, accesos, servidumbres y servicios que resulten afectados, realizándose una separata con la definición completa de las obras a realizar en cada uno de los servicios que precisen ser modificados, que deberá contar con la aprobación del titular.

Se ha mantenido durante las distintas fases de redacción del proyecto, la coordinación oportuna con los correspondientes titulares de los distintos servicios afectados o modificados, a la espera de la aprobación definitiva de la solución que finalmente se adopte en cada caso.

8. **Se mantendrán los contactos oportunos con los Ayuntamientos afectados, así como con la Cámara Agraria, Confederación Hidrográfica y resto de Entidades y Organismo que pudieran aportar datos de interés para la redacción del proyecto.**

En cumplimiento de esta instrucción particular, se han establecido durante las sucesivas fases de estudio los contactos necesarios con las distintas Entidades y Organismos afectados con objeto de recopilar toda la información que resulte necesaria para completa definición del proyecto.

9. **El Proyecto se coordinará con el tramo anterior, “Variante de la carretera N-623 de Burgos a Santander. P.K. 5,000 a 15,300. Tramo: Quintanilla de Vivar – Quintanaortuño”, de clave 23-BU-3490, y con el posterior, “Autovía A-73, Burgos – Aguilar de Campóo. Tramo: Montorio – Santa Cruz del Tozo”, de clave 12-BU-4140.**

Tanto para la conexión con el tramo Quintanilla de Vivar – Quintanaortuño, actualmente en funcionamiento, como para el tramo de Montorio-Santa Cruz del Tozo, con proyecto de construcción finalizado, se han mantenido los contactos necesarios con las empresas redactoras de los proyectos.

10. **Al objeto de contribuir a la mejora de la seguridad vial de los ciclistas y de acuerdo con los objetivos y directrices del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), se analizará la compatibilidad de las actuaciones a proyectar con los usos de ciclistas que puedan entrar en conflicto con ellas, como por ejemplo, las afecciones a otras carreteras en enlaces y la accesibilidad a pasos superiores e inferiores.**

Se tendrán en cuenta las especificaciones señaladas en esta Instrucción particular en el desarrollo del Proyecto.

11. **Para facilitar la posterior toma de datos de tráfico, el proyecto de construcción incluirá la instalación de una estación de aforo fija, a la altura del PK 6,00 de la alternativa IB del estudio informativo aproximadamente. Se incluirá igualmente la valoración del material y las obras necesarias para su instalación. Todo ello de acuerdo con la normativa existente al respecto de la Subdirección General de Planificación.**

Se incluirá la instalación de aforo fija en este P.K. de acuerdo a la normativa existente respecto a la Subdirección General de Planificación.

2.2.- Análisis de la Declaración del Impacto Ambiental del E.I. de junio de 2005

Con fecha 27 de junio de 2005 se publica en el Boletín Oficial del Estado la Resolución de 24 de mayo de 2005, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula la declaración de impacto ambiental sobre el Estudio Informativo “Autovía Burgos – Aguilar de Campóo. Tramo: Quintanaortuño-Aguilar de Campóo”, Provincia de Palencia”, de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Dicho documento señala que para el desarrollo de la alternativa propuesta por el Estudio Informativo deberán cumplirse, a nivel de Proyecto de Construcción (y siempre que sea técnicamente viable) una serie de condiciones que surgen del análisis del propio Estudio del Impacto Ambiental y del trámite de información pública.

El contenido de las respuestas recibidas durante el proceso de Consultas Previas queda recogido en la D.I.A conformando el Anexo I.

Por su parte, se realiza un descripción general del Estudio Informativo en el Anexo II, incluyéndose los corredores planteados durante la Fase A, así como las características de las alternativas finalmente planteadas, junto con la conclusión derivada del análisis multicriterio realizado y que señalaba a la Alternativa I-A del tramo I como la más aconsejable. No obstante esta no es la alternativa mejor valorada medioambientalmente, que según el estudio de impacto ambiental es la alternativa I B.

Además, la propia resolución incluye en su Anexo III los aspectos mas destacados del Estudio de Impacto Ambiental, así como un resumen del resultado del trámite de información pública (Anexo IV).

Se analizará la resolución de la Declaración de impacto ambiental, en la que se opta por la misma alternativa que la del Estudio Informativo. La alternativa que propone la D.I.A. es la IA, mejor valorada en el Estudio Informativo, sin embargo no es la considerada en la Aprobación definitiva del proyecto de construcción que corresponde con la alternativa IB, indicada en el Estudio de Impacto Ambiental del Estudio Informativo.

Pese a que en esta declaración de impacto ambiental se analiza medioambientalmente, los cuatro tramos seleccionados en la DIA y englobados dentro de la autovía de Burgos – Aguilar de Campóo, a continuación se realiza una síntesis de aquellos aspectos que pueden influir sobre el tramo de proyecto “Quintanaortuño – Montorio”, que se está desarrollando (alternativa IB). No obstante, una vez enviado el trazado propuesto, se seguirán las indicaciones ambientales que proceda, según indique el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

En letra negrita se transcriben literalmente las indicaciones de la D.I.A.

- **CONDICIÓN 1: Adecuación ambiental del proyecto.**

La alternativa propuesta deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes aspectos:

- 1.1.- Se localiza el paso óptimo sobre el río Ubierna y se ajustará el trazado, de forma que se afecte en grado mínimo a las formaciones de ribera.**

Para la definición del trazado definitivo se tendrán en cuenta la menor afección a las formaciones de ribera del río Ubierna, mediante el paso lo más perpendicular posible a la traza. Así se estudiarán las posibles afecciones a las mismas así como las medidas que sean necesarios para evitar su afección.

- 1.1.- Se mantendrá el paralelismo y proximidad a la vía actual, pero no superpondrá, en ningún caso, dada la situación de su firme de grava cemento.**

Siempre que ha sido posible se ha mantenido su proximidad condicionado por el trazado del estudio informativo.

- 1.6.- En toda la vía, y especialmente al salir del túnel de Aguilar, se estudiará de forma pormenorizada el ajuste de la rasante, al objeto de minimizar los movimientos de tierras y con ello el volumen de materiales sobrantes destinados a vertedero.**

Se analizará la rasante que con objeto de estudiar la compensación del movimiento de tierras, y de forma que se minimice los materiales destinados a vertedero.

- **CONDICIÓN 2: Mantenimiento de la permeabilidad territorial.**

Se repondrán todos los caminos rurales. La sección de los caminos se ajustará de acuerdo con las necesidades de tránsito de maquinaria agrícola.

Proyectar los caminos de servicio paralelos a la vía rápida que sean necesarios para asegurar el acceso a todas las fincas.

Todos los caminos rurales se repondrán para mantener la conexión entre las distintas parcelas y el tránsito de maquinaria agrícola. Asimismo, se proyectarán aquellos caminos de servicio que sean necesarios para asegurar el acceso a todas las fincas. El ancho será mínimo de 5,0 m.

Tanto la reposición de los servicios afectados, como la reposición de caminos interceptados, se coordinarán con los responsables de su explotación y con los ayuntamientos afectados, con el fin de optimizar el número de pasos y minimizar la longitud de los recorridos y de las ocupaciones.

• **CONDICIÓN 3: Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas**

Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Duero de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

3.1.- A pesar de que el estudio informativo no contempla rectificaciones ni canalizaciones de los cursos naturales de agua interceptados, en el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción, con objeto de no afectar significativamente a los mismos, se evitará la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

Se tendrán en cuenta las indicaciones de esta condición en la definición de las distintas obras de drenaje.

3.2.- El diseño de los viaductos sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de Julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y sin perjuicio de de lo establecido en la condición 5 de protección de la vegetación de ribera. Las pilas se colocarán siempre fuera de los cauces.

Durante el diseño del viaducto sobre el río Ubierna situado en torno al P.K. 1+900, serán de referencia las características expresadas en esta condición.

3.3.- Todas las obras proyectadas y las operaciones que se lleven a cabo dentro del dominio público hidráulico, se deberán notificar a la Confederación correspondiente (Ebro o Duero), para su evaluación y tramitación de la correspondiente autorización según lo establecido en el artículo 126 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

Se mantendrán contactos con la Confederación Hidrográfica del Ebro y del Duero, para cualquier actuación dentro de su área de competencia.

3.4.- Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, los parques de maquinaria y la excavación de los estribos y pilas del viaducto (sobre el río Ubierna), se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas, para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua, si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Duero, o del Ebro, según los casos.

Se estudiará la afección de las obras del viaducto sobre el río Ubierna, con un control exhaustivo de la analítica de las aguas de las balsas, cuyos vertidos a los cursos de agua deberán ser aprobados por la Confederación Hidrográfica del Duero.

3.6.- Los residuos como aceites, combustibles, cementos, restos de hormigonado, escombros, etc. En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

3.7.- Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras a los cauces, con los que se linda o atraviesa. Se garantizará que la colocación 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.

3.8.- Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la

Confederación Hidrográfica del Duero, y deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado.

3.9.- No se ubicarán parques de maquinaria in instalaciones auxiliares de obra en aquellas zonas que puedan afectar al sistema hidrológico, ya sea directamente, por escorrentía o por erosión. Asimismo, se procederá a la impermeabilización del parque de maquinaria, especialmente de la zona donde se realicen las operaciones de mantenimiento de la maquinaria empleada.

Se tendrá en cuenta estas condiciones durante la redacción de los distintos documentos del Proyecto.

• **CONDICIÓN 4: Protección de la contaminación acústica y atmosférica**

4.1.- El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las siguientes zonas:

- Zona próxima al propuesto Lugar de Importancia Comunitaria (LIC).
- p.k. 2 + 700, entorno de la ermita de Montes Claros.
- p.k. 6 + 000 al p.k. 6 + 5000, en San Millán de Ubierna.
- P.k. 47 + 000 al p.k. 47 + 500, en Llanillo.

Se incluirá en proyecto el estudio acústico correspondiente a los tramos próximos al núcleo urbano de Ubierna entre los pks 1 + 500 y 3 + 000.

4.2.- El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética

e integración paisajística. En el entorno del LIC se evitará el empleo de pantallas acústicas transparentes en las que la avifauna puede chocar.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

- Zonas residenciales:
 - Leq (7 horas-23 horas) menor que 65 dB (A).
 - Leq (23 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).
- Zonas industriales, comerciales o empresariales:
 - Leq (las 24 horas) menor que 75 dB (A).
- Zonas hospitalarias:
 - Leq (7 horas-23 horas) menor que 55 dB (A).
 - Leq (23 horas-7 horas) menor que 45 dB (A).
- Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:
 - Leq (las 24 horas) menor que 55 dB (A).

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura y en el suelo urbano consolidado.

4.3.- Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado o al suelo urbanizable, la Dirección General de Carreteras enviará una copia de este estudio a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos de San Martín de Ubierna y de Llanillo, para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se 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.

Será enviado al Ayuntamiento de San Martín de Ubierna el estudio acústico realizado.

4.4.- Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no solo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

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

Para dar cumplimiento a esta prescripción, el Anejo de "Ordenación Ecológica" incluirá un estudio acústico de acuerdo con la Ley Sobre Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental. En éste estudio, se concluirá la conveniencia de realizar medidas mitigadoras que permitan alcanzar los objetivos de calidad y niveles de inmisión sonora máximos. En cualquier caso se tendrá en cuenta la ubicación inicialmente establecida en el Estudio Informativo para la disposición de pantallas acústicas.

4.6.- Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre la edificación dispersa a lo largo del trazado, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos entre los que se desarrolla la actuación, se procederá al riego periódico de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a préstamos y a posibles vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

4.7.- Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

Se preverán los riegos y condiciones de transporte que se indican en el Anejo de "Ordenación Ecológica", y en el consecuente diseño de las medidas correctoras.

- **CONDICIÓN 5: Protección y conservación de los suelos y de la vegetación**

5.1.- Antes del comienzo del desbroce el promotor propone el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada. El jalonamiento provisional deberá ser claramente visible, consistente y de difícil desplazamiento, dejando una altura mínima de 50 cm, entre la cota del suelo y el límite inferior de la malla de cerramiento.

En este Proyecto el jalonamiento será especialmente estricto en las zonas comprendidas entre los p.p.k.k. 4+800 al 5+000, y del 6+800 al 7+000, para minimizar la afección a la vegetación de ribera.

También se propone la recuperación de la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra, estimada en 1.358.000 m³ para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a los 1,5 metros con objeto de posibilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo en caso necesario, su siembre riego y abonado periódico.

5.3.- Debido al riesgo de incendio en los tramos con los robledales de Quintanar del Pino y de Urbel, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará atención a las actividades especialmente peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego.

Durante la elaboración del Plan de Vigilancia Ambiental se atenderá a lo descrito en la anterior condición, prestándose especial atención a los tramos de autovía próximos a los robledales de Quintanar del Pino y de Urbel a la margen derecha de la traza.

5.4.- Dada la abundancia de viario en la zona por la que discurre el trazado se utilizarán como caminos auxiliares de obra los caminos existentes y la superficie a ocupar por la traza, prohibiéndose, siempre que sea técnicamente posible, la apertura de nuevos caminos de acceso. En caso de que fuera necesaria dicha apertura, se incluirá en el proyecto de construcción la justificación de esta necesidad, así como las medidas ambientales necesarias para garantizar su correcto uso y restauración tras la finalización de las obras.

5.5.- Una vez finalizada la obra, se procederá a la limpieza total de las superficies afectadas por las obras, así como a la restauración de las mismas, especialmente las zonas ocupadas por instalaciones temporales.

Según la OC 15/2003 en todo proyecto cuyo presupuesto de ejecución material rebase los 600.000 € se incluirá una partida alzada de abono integro para "Limpieza y terminación de las obras".

- **CONDICIÓN 6: Protección de la fauna**

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

6.1.- Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes tipo marco; se dimensionarán para permitir la instalación de una pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizaran chapas metálicas onduladas

La localización de estos pasos es la siguiente:

- Viaducto situado en el pp.kk. 4+850 de longitud 60 metros.

Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

Durante el proceso de elaboración de los Anejos de "Drenaje" e "Integración Ambiental", se estudiarán los sistemas necesarios, cumpliendo prescripciones indicadas para la adaptación y adecuación de las obras de drenaje tanto longitudinal como transversal al paso y escape de vertebrados.

6.2.- El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura se realizará mediante un vallado continuo. La valla deberá reforzarse con otra de altura mínima de 50 cm, por una malla de luz inferior a 2 cm o por la superficie lisa. El vallado deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos, incorporando, especialmente en áreas próximas a los enlaces, estructuras

que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada.

Se tendrán en cuenta las indicaciones de esta condición en el diseño del cerramiento durante los trabajos de elaboración de los Anejos de "Obras Complementarias" e "Integración Ambiental", disponiéndose además de portillos de escape en aquellos puntos que sean necesarios.

6.3.- Con objeto de minimizar la afección sobre las especies más valiosas que habitan en la zona, no se realizarán despejes, desbroces, voladuras, movimientos de tierra ni actividades generadoras de ruido durante el periodo del 1 de abril a 30 de Junio en los referidos tramos colindantes con el LIC Riberas de las subcuencas del río Arlanzón.

6.4.- En la fase de explotación se evitará la iluminación de la carretera en los mismos tramos referidos anteriormente. Caso de justificarse su necesidad, deberá realizarse mediante fuentes que estén provistas de deflectores que concentren el haz de luz dirigiéndolo hacia el suelo.

El tramo de Proyecto no es colindante con ninguna zona declarada como Lugar de Importancia Comunitaria.

6.5.- El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. Asimismo, en los tramos colindantes con el LIC se incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras.

Serán tenidas en consideración estas prescripciones para la elaboración del "Plan de Vigilancia Ambiental que integrará la documentación propia del Anejo de Integración Ambiental.

6.5.- El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, colectores de anfibios, cerramiento y zonas encharcadas artificiales. Asimismo, se incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

Se dará cumplimiento a la anterior condición durante el proceso de redacción del Programa de Vigilancia Ambiental, quedando prevista en el Anejo de Integración Ambiental, la posibilidad de realizar modificaciones en las medidas correctoras a ejecutar en función del resultado del control preestablecido.

- **CONDICIÓN 7: Medidas de protección del patrimonio cultural**

7.1.- El promotor propone llevar a cabo, en coordinación con la Consejería de Cultura y Turismo, de la Junta de Castilla y León, una prospección intensiva de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras.

Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las

prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

Simultáneamente a la las labores de redacción de la documentación del Proyecto, se realizará una prospección arqueológica intensiva en las zonas de ocupación, conforme a lo establecido en esta condición. De los resultados de la misma, se estudiará la necesidad de adoptar medidas especiales o realizar algún tipo de ajuste de trazado para asegurar la protección del patrimonio. Por otra parte el programa de Vigilancia tendrá en cuenta las medidas a adoptar en caso de la aparición de nuevos afloramientos durante la fase de construcción.

• **CONDICIÓN 8:** Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares

El balance de tierras necesario para la construcción de la alternativa seleccionada, según el estudio informativo, es el siguiente:

- Excavación sin clasificar (m3): 5.050.000.
- Relleno (m3): 6.584.000.
- Necesidad de préstamo (m3): 1.534.000.

8.1.- El vertido de los excedentes de la excavación se realizará en el emplazamiento definido en el estudio informativo o en otros vertederos y a existentes debidamente autorizados. En el caso de que los referidos emplazamientos no dispongan de capacidad suficiente, se deberán localizar nuevos emplazamientos, de acuerdo a una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares que deberá incorporar el proyecto de construcción, realizada a escala no inferior a 1:5.000. El promotor ha definido:

- **Zonas de exclusión total:** Son zonas que, dados los valores ambientales que se pondrían en riesgo, se impide que se utilicen para vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares, incluyendo dentro de

estas zonas la protegidas por la Red Natura, los suelos de las clases agrológicas I y II, las formaciones arbóreas de bosque caducifolio y bosque ribereño y pantanoso, los cursos de ríos, arroyos, sus vegas y zonas inundables, el patrimonio inmueble (edificaciones, monumentos, yacimientos arqueológicos, etc) y las zonas urbanas.

- **Zonas de Restricción:** Son zonas que, dados los valores ambientales que se pondrían en riesgo, se permite que se utilicen para vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares sólo si no existe una alternativa opcional mejor, viéndose obligada su utilización por razones técnicas incuestionables y siempre y cuando se adopten las medidas necesarias par minimizar la afección en lo posible. Estas zonas incluirían los suelos de la clase agrológica III, las zonas de repoblación, monte bajo y matorral.
- **Zonas Libres;** aquellas en las que no se pondrían en riesgo valores ambientales especiales y en las que se permiten vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares.

El emplazamiento final de los préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. El estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilidades de reutilización de esos sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos.

Para la obtención de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

El proyecto de construcción incluirá en el Documento Planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

Los anejos de "Geología" e "Integración Ambiental" estudiarán de forma detallada las ubicaciones propuestas por el Estudio de Impacto Ambiental, elaborándose finalmente planos de síntesis y zonas de exclusión para este tipo de usos. Se seguirán los criterios de prioridad establecidos en la anterior condición.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

- **CONDICIÓN 9: Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra**

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra, zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención a los cursos de agua entre los pp.kk 61+500 al 61+800, además de cuidar los taludes correspondientes al enlace con la autovía "Palencia – Aguilar de Campóo".

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de implicaciones paisajísticas y la disponibilidad de tierra vegetal.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 5, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo los que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

Todos los datos y conceptos del mencionado proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística

de la obra, figurarán en la memoria, planos y anejos, pliego de prescripciones y presupuesto del proyecto de construcción.

Atendiendo al cumplimiento de esta condición, en el anejo de Integración Ambiental se estudiarán con detalle las medidas correctoras necesarias para la mitigación de las afecciones detectadas, con objeto de ser diseñadas y valoradas oportunamente.

• **CONDICIÓN 10: Seguimiento y vigilancia**

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbrales críticos para esos parámetros.

- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

La Dirección General de Carreteras como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras y 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 y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

- Escrito del director ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la presente declaración.
- Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.
- Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

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

- En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.
- Medidas preventivas y correctoras exigidas en las Condiciones de la presente declaración.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

- Medidas preventivas y correctoras, realmente ejecutadas, exigidas en las Condiciones de la presente declaración.
- Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

- Informe sobre el estado y efectividad de los dispositivos de protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 3.
- Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 4.
- Informe sobre el estado y efectividad de los pasos para la fauna, de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape y valoración de la permeabilidad de la vía par la fauna y de la mortalidad por atropello, a que se refiere la condición 6.
- Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 9.

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

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

Se atenderá a lo dispuesto en esta condición número 10 para la elaboración del programa de Vigilancia Ambiental.

• **CONDICIÓN 11:** 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 proyecto, a que se refiere la condición 1.
- Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y la vegetación, a que se refiere la condición 2.
- Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas, a que se refiere la condición 3.
- Estudio de la previsión de ruido y proyecto de medidas de protección a que se refiere la condición 4.
- Medidas relativas a la protección de la fauna, a que se refiere la condición 6.
- Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de detección de algún yacimiento no inventariado, a que se refiere la condición 7.
- Emplazamiento definitivo de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares y delimitación de zonas exclusión, con los planos correspondientes, a que se refiere la condición 6.
- Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 9.
- Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 10.

Como documento anexo al proyecto, y para facilitar a la Dirección General de Carreteras la elaboración de la documentación adicional exigida en esta

condición, se redactará un informe específico sobre los aspectos que inciden en el tramo que se desarrolla en este proyecto de todas las indicaciones señaladas en la declaración de Impacto Ambiental en las condiciones 1 a 10.

- **CONDICIÓN 12: Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras**

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

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

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa I-A, de acuerdo con el estudio informativo, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

- Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.
- Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.
- Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.
- Informe del órgano ambiental de la Junta de Castilla y León.

Dado que la alternativa que se va a llevar a cabo según la aprobación definitiva del Estudio Informativo, IB en lugar de IA, una vez desarrollada, se someterá al procedimiento ambiental tras consulta al Ministerio de Medio Ambiente.

Por otro lado el Anejo de Integración Ambiental recogerá los problemas ambientales que se detecten, diseñando y valorando las medidas correctoras, quedando estas reflejadas en los documentos Nº 2.- Planos, Nº 3.- Pliego de Prescripciones Técnicas, y en el Nº 4.- Presupuesto, del Proyecto de Construcción del tramo “Bascones de Valdivia-Aguilar de Campóo”.

APÉNDICE N°1.- DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EI 1-E-124 (JUNIO DE 2005)

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

10945

RESOLUCIÓN de 24 de mayo de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía N-627 Quintanaortuño-Montorio-Aguilar de Campoo», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y 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 553/2004, de 17 de abril, por el que reestructuran los departamentos ministeriales, en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales y en el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de los proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Autovía Nacional N-627 -Quintanaortuño -Montorio -Aguilar de Campoo» se encuentra comprendido en el apartado a del grupo 6 del anexo I del Real Decreto Legislativo antes referido, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1 debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 23 de abril de 1999, la memoria-resumen del estudio informativo a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la citada memoria resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 21 de febrero de 2000, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados en esta primera fase, así como un síntesis de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 14 de agosto de 2002.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 4 de abril de 2003, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 5 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 23 de mayo de 2005, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía N-627 Quintanaortuño -Montorio -Aguilar de Campoo».

Declaración de impacto ambiental

El estudio informativo realiza un análisis multicriterio para la selección de la alternativa más adecuada, valorando conjuntamente los aspectos económico, ambiental, de planeamiento urbano, de trazado, de tráfico, de geología y geotecnia, y de compatibilidad con otras infraestructuras, obteniendo la mejor valoración la alternativa seleccionada I-A, II, III-A y IV-A, aunque ésta no es la alternativa mejor valorada

ambientalmente según el estudio de impacto ambiental, que propone la solución I-B, II, III-A y IV-C.

Sin embargo es de señalar que tras el análisis de la documentación y de las características de la zona del proyecto, se ha podido comprobar que la construcción de la alternativa I-A no generaría afecciones de carácter grave. Además es significativo tener en cuenta que, con independencia de que la solución túnel es por lo general menos impactante ambientalmente que cualquier otra, la captación previsible del tráfico en la solución I-B supondría que el 50% del tráfico continuara circulando por dentro del núcleo urbano de Ubierna, con las consiguientes molestias.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente, referida anteriormente, y completada la información con la visita a la zona del proyecto se considera que la alternativa medioambientalmente más favorable es: I-A, II, III-A y IV-C. Para su realización, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle, como en las fases de construcción y explotación de la carretera, se deberán observar las recomendaciones y las medidas correctoras y preventivas contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. *Adecuación ambiental del proyecto*

El trazado de la alternativa seleccionada, tal y como viene definida en el estudio informativo sometido a información pública, deberá modificarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, en los siguientes aspectos:

1.1 Se localizará el paso óptimo sobre el río Ubierna y se ajustará el trazado, de forma que se afecte en grado mínimo a las formaciones de ribera.

1.2 Se mantendrá el paralelismo y proximidad a la vía actual, pero no se superpondrá, en ningún caso, dada la situación de su firme de gravemente.

1.3 En la zona de Basconillos, entre los pp.kk. 39+000 al 42+000, en la medida de lo posible, el trazado se ajustará a la media ladera, saliendo de la zona inundable y respetando la mayor superficie posible de fincas dedicadas al cultivo de la patata.

1.4 Se estudiará la posibilidad de trasladar el enlace previsto en el p.k. 52+100 al p.k. 52+500, diseñando otro enlace de conexión con la carretera C-621, en Quintanas de Valdelucio.

1.5 En Rebolledo de la Inera, en el entorno del p.k. 58+000, se verá la posibilidad de ajustar el trazado para minimizar la afección a los cultivos de la zona.

1.6 En toda la vía, y especialmente al salir del túnel de Aguilar, se estudiará de forma pormenorizada el ajuste de la rasante, al objeto de minimizar los movimientos de tierras y con ello el volumen de materiales sobrantes destinados a vertedero.

2. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial*

Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura el promotor propone mediante la aplicación de las medidas oportunas:

Asegurar el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

Reponer todos los caminos rurales. La sección de los caminos se ajustará de acuerdo con las necesidades de tránsito de maquinaria agrícola.

Proyectar los caminos de servicio paralelos a la vía rápida que sean necesarios para asegurar el acceso a todas las fincas.

Garantizar durante la construcción y explotación de la nueva carretera la continuidad del funcionamiento de los servicios interceptados (red de saneamiento, red de abastecimiento, líneas eléctricas, líneas telefónicas, etc.), prestando una especial atención a los sistemas de riego locales.

Tanto la reposición de estos servicios, como la reposición de los caminos interceptados, se coordinarán con los responsables de su explotación y con los ayuntamientos afectados, con el fin de optimizar el número de pasos y minimizar la longitud de los recorridos y de las ocupaciones de dichas reposiciones.

3. *Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas*

Para preservar la calidad de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación, el promotor propone establecer en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Duero, o la Confederación Hidrográfica del Ebro de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

3.1 A pesar de que el estudio informativo no contempla rectificaciones ni canalizaciones de los cursos naturales de agua interceptados, en el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción, con objeto de no afectar significativamente a los mismos, se evitará la rectifi-

cación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

3.2 El diseño de los viaductos sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y sin perjuicio de lo establecido en la condición 5 de protección de la vegetación de ribera. Las pilas se colocarán siempre fuera de los cauces.

3.3 Todas las obras proyectadas y las operaciones que se lleven a cabo dentro del dominio público hidráulico, se deberán notificar a la Confederación correspondiente (Ebro o Duero), para su evaluación y tramitación de la correspondiente autorización según lo establecido en el artículo 126 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

3.4 Las aguas residuales generadas en las zonas de instalaciones y parques de maquinaria así como las procedentes de la excavación de los estribos y pilas del viaducto se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos.

Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Duero, o del Ebro, según los casos.

3.5 El proyecto de construcción incluirá cámaras o balsas de retención, decantación y desengrasado para las aguas que durante la fase de explotación recoja el drenaje longitudinal de la carretera. Estos elementos deberán ser capaces asimismo de retener un vertido tóxico en caso de producirse un accidente en la carretera, evitando la contaminación de los cauces interceptados.

3.6 Los residuos como aceites, combustibles, cementos, restos de hormigonado, escombros, etc., procedentes de la zona de instalaciones durante la fase de construcción, se gestionarán según la normativa aplicable. En ningún caso se verterán dichos residuos al terreno o a los cursos de agua.

3.7 Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras a los cauces con los que se linda o atraviesa.

Se garantizará que la colocación 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.

3.8 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización del organismo de cuenca del Ebro o del Duero, según los casos. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado.

3.9 No se ubicarán parques de maquinaria ni instalaciones auxiliares de obra en aquellas zonas que puedan afectar al sistema hidrológico, ya sea directamente, por escorrentía o por erosión. Asimismo, se procederá a la impermeabilización del parque de maquinaria, especialmente de la zona donde se realicen las operaciones de mantenimiento de la maquinaria empleada en la obra.

4. Prevención de la contaminación acústica y atmosférica

4.1 El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en la presente condición, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las siguientes zonas:

Zona próxima al propuesto Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Riberas de la subcuenca del río Arlanzón.

P.k. 2+700, entorno de la ermita de Montes Claros.
P.k. 6+000 al p.k. 6+500, en San Millán de Ubierna.
P.k. 47+000 al p.k. 47+500, en Llanillo.

4.2 El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística. En el entorno del LIC se evitará el empleo de pantallas acústicas transparentes en las que la avi-fauna pueda chocar.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Zonas residenciales:

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

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (las 24 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

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

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (las 24 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas de LIC (medidas a 200 metros del borde de la infraestructura y a una altura de 1,5 metros):

Leq (las 24 horas) menor que 60 dB (A).

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes y en el suelo urbano consolidado, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura.

4.3 Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Carreteras enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos de San Martín de Ubierna y de Llanillo, para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

4.4 Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, propone la incorporación de campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

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

4.6 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre la edificación dispersa existente a lo largo del trazado, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos situados en las proximidades de la actuación, el promotor propone la realización de riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a zonas de préstamos y a vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

4.7 Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

5. Protección y conservación de los suelos y de la vegetación

5.1 Antes del comienzo del desbroce el promotor propone el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada. El jalonamiento provisional deberá ser claramente visible, consistente y de difícil desplazamiento, dejando una altura mínima de 50 cm. entre la cota del suelo y el límite inferior de la malla del cerramiento.

El anterior jalonamiento será especialmente estricto en las zonas comprendidas entre los pp.kk. 14+500 al 18+400; 27+000 al 31+100 y 34+500 al 35+000, por su proximidad al propuesto Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) y entre los pp.kk. 4+800 al 5+000, 6+800 al 7+000, 34+800 al 36+500, 38+300 al 38+600, 39+500 al 41+200, 42+000 al 44+500, 51+600 al 52+200 y 61+500 al 61+800, para minimizar la afección a la vegetación de ribera.

También se propone la recuperación de la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra, estimada en 1.358.000 m³ para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se copiarán a lo largo de la traza o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a los 1,5 metros con objeto de posibilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo en caso necesario, su siembra riego y abonado periódico.

5.3 Debido al riesgo de incendio en los tramos con los robledales de Quintanar del Pino y de Urbel, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras.

Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades especialmente peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego.

5.4 Dada la abundancia de viario en la zona por la que discurre el trazado, se utilizarán como caminos auxiliares de obra los caminos existentes y la superficie a ocupar por la traza, prohibiéndose, siempre que sea técnicamente posible, la apertura de nuevos caminos de acceso. En caso de que fuera necesaria dicha apertura, se incluirá en el proyecto de construcción la justificación de esta necesidad, así como las medidas ambientales necesarias para garantizar su correcto uso y restauración tras la finalización de las obras.

5.5 Una vez finalizada la obra, se procederá a la limpieza total de las superficies afectadas por las obras, así como a la restauración de las mismas, especialmente las zonas ocupadas por instalaciones temporales.

6. Protección de la fauna

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, el promotor propone llevar a cabo las siguientes medidas:

6.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes tipo marco; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso.

Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

La localización de estos pasos es la siguiente:

Marcos de 6,50 x 3,50 m) en los pp.kk. 14+100; 23+800; 30+150; 39+050; 49+500 y 56+700.

Los viaductos previstos se encuentran en los pp.kk. siguientes:

4+850: longitud 60 metros.
21+200: longitud 50 metros.
22+050 longitud 50 metros.
23+050 longitud 50 metros.
61+750 longitud 300 metros.

Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal, se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

6.2 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura se realizará mediante un vallado continuo. La valla deberá reforzarse con otra de altura mínima de 50 cm constituida por una malla de luz inferior a 2 cm o por una superficie lisa. El vallado deberá servir para guiar a la fauna hacia los pasos, incorporando, especialmente en áreas próximas a los enlaces estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada.

Asimismo, para evitar el acceso de la fauna a la calzada y su atropello, la valla deberá alcanzar una altura mínima de 1,70 metros, ir enterrada un mínimo de 40 cm, con una separación máxima entre postes de 2 metros y ser de tipo cinético o progresivo en las zonas colindantes con el LIC Riberas de las subcuencas del río Arlanzón.

6.3 Con objeto de minimizar la afección sobre las especies más valiosas que habitan en la zona, no se realizarán despejes, desbroces, voladuras, movimientos de tierra ni actividades generadoras de ruido durante el período del 1 de abril a 30 de junio en los referidos tramos colindante con el LIC Riberas de las subcuencas del río Arlanzón.

6.4 En la fase de explotación se evitará la iluminación de la carretera en los mismos tramos referidos anteriormente. Caso de justificarse su necesidad, deberá realizarse mediante fuentes que estén provistas de deflectores que concentren el haz de luz dirigiéndolo hacia el suelo.

6.5 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. Asimismo, en los tramos colindantes con el LIC se incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

7. Protección del patrimonio cultural

7.1 El promotor propone llevar a cabo, en coordinación con la Consejería de Cultura y Turismo, de la Junta de Castilla y León, una prospección arqueológica intensiva de la franja de ocupación del trazado y de las

superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras.

Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

8. Localización de zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares

El balance de tierras necesario para la construcción de la alternativa seleccionada, según el estudio informativo, es el siguiente:

Excavación sin clasificar (m³): 5.050.000.
Relleno (m³): 6.584.000.
Necesidad de préstamos (m³): 1.534.000.

Aunque el material procedente de excavación se considere apto en todo su volumen para ser utilizado en los terraplenes, se estima necesario un volumen importante de préstamos. La memoria del estudio informativo presenta una relación de 12 localizaciones, repartidas por toda la traza, que podrían ser usadas como fuente de materiales. Respecto a vertederos, se ha localizado, asimismo, una serie de 6 emplazamientos cercanos a la traza, que se definen como las posibles zonas de vertido del sobrante de excavación.

8.1 El vertido de los excedentes de la excavación se realizará en los emplazamientos definidos en el estudio informativo o en otros vertederos ya existentes debidamente autorizados. En el caso de que los referidos emplazamientos no dispongan de la capacidad suficiente, se deberán localizar nuevos emplazamientos, de acuerdo a una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares que deberá incorporar el proyecto de construcción, realizada a escala no inferior a 1: 5.000. El promotor ha definido las siguientes categorías de restricción:

Zonas de Exclusión Total: Son zonas que, dados los valores ambientales que se pondrían en riesgo, se impide que se utilicen para vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares, incluyendo dentro de estas zonas las áreas protegidas por la Red Natura, los suelos de las clases agrológicas I y II, las formaciones arbóreas de bosque caducifolio y bosque ribereño y pantanosos, los cursos de ríos, arroyos, sus vegas y zonas inundables, el patrimonio inmueble (edificaciones, monumentos, yacimientos arqueológicos, etc.) y las zonas urbanas.

Zonas de Restricción: Son zonas que, dados los valores ambientales que se pondrían en riesgo, se permite que se utilicen para vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares sólo si no existe una alternativa opcional mejor, viéndose obligada su utilización por razones técnicas incuestionables y siempre y cuando se adopten las medidas necesarias para minimizar la afección en lo posible. Estas zonas incluirían los suelos de la clase agrológica III, las zonas de repoblación, monte bajo y matorral.

Zonas Libres: aquellas en las que no se pondrían en riesgo valores ambientales especiales y en las que se permiten vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares.

El emplazamiento final de los préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. El estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilidades de reutilización de esos sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos.

Para la obtención de préstamos y extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

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

El promotor propone redactar un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la

obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

En dicho proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, tanto en el tronco de la vía como en los enlaces, pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc.

Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención a los cursos de agua: entre los pp.kk. 4+800 al 5+000, 6+800 al 7+000, 34+800 al 36+500, 38+300 al 38+600, 39+500 al 41+200, 42+000 al 44+500, 51+600 al 52+200 y 61+500 al 61+800 asimismo, se cuidarán los taludes correspondientes a los enlaces que finalmente se definan en el proyecto de construcción. El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo prioridades en función de su disponibilidad y de las implicaciones paisajísticas. Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas, en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 5, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

Todos los datos y conceptos del mencionado proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, figurarán en la memoria, planos y anejos, pliego de prescripciones y presupuesto del proyecto de construcción.

10. Seguimiento y vigilancia

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental, así como para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbral crítico para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente,

el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

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

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Informe sobre el estado y efectividad de los dispositivos de protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre el estado y efectividad de los pasos para la fauna, de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape y valoración de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 9.

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

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

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, para una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

11. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Adecuación ambiental del trazado, a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas al aseguramiento de la permeabilidad territorial y de la reposición de los servicios existentes durante la fase de construcción y de explotación, a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 3.

Estudio de previsión de ruido, y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 4.

Medidas relativas a la protección de los suelos y de la vegetación, a que se refiere la condición 5.

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

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, a que se refiere la condición 7.

Emplazamiento definitivo de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, y delimitación de zonas de exclusión, con los planos correspondientes, a que se refiere la condición 8.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 9.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 10.

11. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

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

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra de la alternativa I-A, II, III-A y IV-C, de acuerdo con el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Junta de Castilla y León.

Lo que se hace público para general conocimiento en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 24 de mayo de 2005.—El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ANEXO I

Relación de organismos consultados y síntesis del contenido de las respuestas recibidas de las consultas previas

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza.	-
Confederación Hidrográfica del Duero.	-
Confederación Hidrográfica del Ebro.	X
Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León.	-
Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León.	X
Delegación de Gobierno en Castilla y León.	-
Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	X
Diputación Provincial de Burgos.	-
Diputación Provincial de Palencia.	X
Subdelegación de Gobierno en Burgos.	-
Subdelegación de Gobierno en Palencia.	-
Ayuntamiento de Aguilar de Campoó (Burgos).	-
Ayuntamiento de Rebolledo de Traspescha (Burgos).	-
Ayuntamiento de Fuencaliente de Lucio (Burgos).	-
Ayuntamiento de LLanillo (Burgos).	-
Ayuntamiento de Mundilla (Burgos).	-
Ayuntamiento de Pedrosa de Valdelucio (Burgos).	-
Ayuntamiento de Basconillos del Tozo (Burgos).	X
Ayuntamiento de Santa Cruz del Tozo (Burgos).	X
Ayuntamiento de la Piedra (Burgos).	-
Ayuntamiento de Urbel del Castillo (Burgos).	-
Ayuntamiento de la Nuez de Arriba (Burgos).	-
Ayuntamiento de Montorio (Burgos).	-
Ayuntamiento de San Martín de Ubierna (Burgos).	X
Ayuntamiento de Ubierna (Burgos).	X
Ayuntamiento de Quintanaortuño (Burgos).	-
Instituto Tecnológico Geominero de España.	-
Servicio de Investigación Agraria en Valladolid.	-
A.D.E.N.A.	-
A.E.D.E.N.A.T.	-

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
C.O.D.A.	-
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG).	-
Ecologistas en Acción.	-
F.A.T.	-
Greenpace.	-
S.E.O.	-
Asociación Cultural-Recreativa Pinilla y El Pedroso.	-
Colectivo Ecologista de Burgos.	-
Colectivo Ecologista Palentino.	-
Grupo de Estudios para Defensa de Ecosistemas Burgaleses (GEDEB).	-
Grupo Naturalista C.I.E.	-
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental.	-

Síntesis del contenido de las respuestas recibidas de las consultas previas.

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León considera que existen algunas deficiencias en la documentación remitida a la hora de relacionar y definir los Montes de Utilidad Pública y Consorciados.

También señala que se han detectado errores en la vegetación potencial, así como el nivel de protección asignado a algunas especies afectadas como son el *Fraxinus excelsior* y *Fraxinus angustifolia*. Considera que no se hace mención en la memoria-resumen a la presencia en la zona de interesantes enclaves de turberas, siendo esta omisión importante ya que los corredores planteados al oeste de Basconillos del Tozo parecen afectar de alguna manera a hábitats de este tipo. Con relación a las masas de choperas, considera que no habría problemas para ser ocupadas por los corredores planteados.

También señala errores en el análisis de la fauna que sería necesario corregir.

Por último esta Dirección General realiza una serie de consideraciones sobre los diferentes corredores planteados y el trazado de la carretera actual que sería necesario mantener.

La Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León señala que faltan por incorporar los yacimientos incluidos en el inventario arqueológico de Castilla y León, así como que el 20% de los yacimientos recogidos no aparecen en la cartografía.

La Diputación de Palencia apoya la construcción de la vía de conexión por ser beneficioso para las provincias de Palencia y Burgos.

La Confederación Hidrográfica del Ebro afirma que el proyecto no afecta a ninguna infraestructura de la Confederación, por lo que se abstiene de aportar sugerencias.

El Ayuntamiento de Basconillos del Tozo realiza una serie de consideraciones relacionadas con los terrenos afectados, accesos a zonas de servicios y movimiento de vehículos lentos y maquinaria agrícola.

La Junta Vecinal de Santa Cruz del Tozo en Burgos, indica posibles afecciones a la arboleda existente entra el río y el pueblo, así como a los terrenos de cultivo y a los pasos tradicionales de rebaños de ovejas. Asimismo solicitan caminos paralelos a la carretera para vehículos agrícolas.

La Junta Administrativa de Ubierna en Burgos, realiza una serie de consideraciones por las que desaconsejan el corredor previsto en el subtramos que les afecta, proponiendo un trazado alternativo, que deberá ser analizado en el estudio de impacto ambiental, antes de la elección del trazado definitivo.

La Asociación de Vecinos de San Martín de Ubierna plantea una serie de dudas sobre las motivaciones que han llevado a plantear los diferentes corredores en tramos que a ellos les afectan. También requieren detalles de las soluciones constructivas en las zonas que a ellos les afectan.

Los Vecinos de Ubierna consideran que en la documentación presentada no se hace referencia a la ermita de Montes Claros, ni a los yacimientos arqueológicos existentes y catalogados por la Junta de Castilla y León.

También señalan posibles afecciones a la vega, así como que las alternativas propuestas limitarían la expansión urbanística, turística y agropecuaria de la zona.

La Asociación G.R.E.C.O.S. expone una lista de las principales especies amenazadas que pueden sufrir severas repercusiones si se mantiene el trazado propuesto en el valle de San Martín de Ubierna y alrededores.

Por lo tanto, el estudio de impacto ambiental, deberá comprobar la existencia de dichas especies, entre las que destaca el lobo, por lo que se deberán fijar sus corredores de comunicación y se localizarán y dimensio-

narán los pasos necesarios para evitar el efecto barrera que pudiera producir la nueva infraestructura.

GALPIZA S.L. considera conveniente, para establecer el trazado de la nueva vía, tener en cuenta el trazado de la carretera actual y no el de la antigua. Asimismo si no se tiene en cuenta esta sugerencia, solicitan que se considere la posibilidad de la ampliación máxima del corredor hacia la zona del norte (zona del cornitozo), lo más próximo al pueblo de Basconillos del Tozo.

ANEXO II

Resumen del estudio informativo

1. Objeto del estudio informativo

El estudio informativo tiene por objeto recopilar y analizar los datos necesarios que permitan definir las alternativas viables para la construcción de la autovía nacional 627 entre las localidades de Quintanaortuño y Aguilar de Campoo, con propuesta de la alternativa más favorable, para su desarrollo en posterior proyecto de construcción que sirva de base a su licitación.

2. Características básicas de las alternativas planteadas

Las características más reseñables de la Autovía son:

Calzadas: 2 x 7.00 m.
Arcenes exteriores: 2 x 2.50 m.
Arcenes interiores: 2 x 1.00 m.
Mediana: 4,50 m entre bordes de plataforma.

El resto de características se corresponden con las indicadas en las «Normas de Trazado de Carreteras 3.1-IC», aprobadas el 27 de septiembre de 1999, para una autovía de 120 km/h de velocidad de proyecto.

Las dimensiones de la cuneta están previstas para que no sea necesario, como regla general disponer barrera de seguridad en los desmontes, al ser la inclinación transversal superior a 5H:1V, la distancia al obstáculo de 9 m y los radios de las curvas mayores o iguales a 1.500 m, según se indica en la tabla 2 de la O.C. 321/95 «Recomendaciones sobre Sistemas de Contención de Vehículos», para accidentes normales. Los taludes de la cuneta cumplen con lo indicado en el apartado 3.6.3 de la «Instrucción 5.2 –IC Drenaje Superficial» sobre taludes máximos de seguridad de cunetas.

3. Tramificación

El área de estudio se había dividido en tres tramos, en consonancia con los distintos corredores planteados en la Fase A del estudio informativo, de manera que se pudiesen estudiar las distintas alternativas de manera homogénea.

Además de estos tramos, la solicitud planteada por una de las respuestas recibidas en la fase de «Consultas Previas Ambientales», de que se estudiaran otra alternativas que no discurrieran entre los núcleos urbanos de Ubierna y San Martín de Ubierna, llevó a considerar en la Fase B otra alternativa, dentro de la primera parte del tramo I, que cumpliera tal condición, por lo que, definitivamente la zona quedó dividida en cuatro tramos.

El primero de ellos contempla 2 alternativas, el segundo una única alternativa, el tercero presenta 2 y el cuarto y último tiene 3 alternativas.

Tramo I.

Se han planteado dos alternativas, una en el corredor 1 de la Fase A y la otra en un nuevo corredor estudiado derivado del proceso de consultas ambientales.

Este tramo es el que presenta mayores dificultades orográficas con la presencia de dos túneles para ambas alternativas, y en el caso de la alternativa I-A una pérgola en la calzada izquierda para disminuir el tamaño del desmonte.

El inicio del tramo I se encuentra sobre la nueva variante de la carretera N-623, tramo entre Quintanilla de Vivar y Quintanaortuño. Cuando se redactó la Fase A de este estudio informativo, el proyecto antes citado se encontraba todavía en tramitación, por lo que no parecía razonable plantear ningún corredor que partiera de un punto de la actual N-623 que quedara dentro de los límites de actuación del proyecto en cuestión. Este fue el motivo que impedía la consideración de un corredor que diera cabida a una alternativa similar a la I-B que en esta fase se plantea.

Alternativa I-A.

La alternativa tiene una longitud de 11,000 km. Su origen se encuentra sobre la nueva variante de la carretera N-623 y su final en la margen derecha de la N-627 a la altura de su p.k. 24.500. El trazado, independiente de la carretera actual que quedará como vía de servicio, se apoya en la misma desde el p.k. 14+300 al 15+950 desde donde se separa para afrontar el primer túnel planteado. Este túnel situado en el

p.k. 3+275 tiene una longitud de 400 m y continúa por el sureste de la localidad de Ubierna, luego rodea a esta población por el este, tomando rumbo noroeste para cruzar la N-627. En este punto se prevé la construcción de un enlace con la N-627 y por medio de ella la localidad de Ubierna.

Una vez superado el enlace cruza el río Ubierna mediante viaducto, para circunvalar la localidad de San Martín de Ubierna por el sur y el oeste. En este tramo se ha previsto la construcción de una estructura en pérgola desde el p.k. 5+325 al 5+700 para reducir el volumen de desmonte.

En el p.k. 6+525 se inicia el segundo túnel de 275 metros de longitud, cruzando nuevamente la N-627 hacia el Norte. En los pp.kk 7+350 y 7+400 se diseñan respectivamente un paso sobre arroyo y un paso de camino bajo la autovía, y vuelve a encontrarse con la N-627 en el p.k. 9+050 mediante un enlace semidirecto, para finalizar en el p.k. 11+000.

Alternativa I-B.

Esta alternativa tiene una longitud de 10.950 m. y se encuentra sobre la nueva variante de la N-623 de Quintanilla de Vivar y Quintanaortuño, siendo su final el mismo de la alternativa anterior.

El trazado es totalmente independiente de la carretera actual, tocándola en el p.k. 14+300 de la misma para a continuación tomar rumbo noroeste, encontrándose con el río Ubierna en el p.k. 3+080 salvándolo mediante un viaducto.

La autovía deja Ubierna a su derecha, y supera el abrupto relieve inmediatamente posterior mediante un túnel de 475 metros que comienza en el p.k. 3+925. El tramo vuelve a tomar dirección norte desde el p.k. 5+500, lo que ocasiona un nuevo túnel de 400 metros de longitud tras lo cual la autovía continúa en dirección norte hasta el final del tramo.

Tramo II.

Debido a las restricciones planteadas en la fase A, solo existe un corredor para este tramo y por lo tanto solo ha podido establecerse una única alternativa. Esta discurre paralela al río Urbel y algunos arroyos que vierten al río Hurón. El final de este tramo se encuentra a 500 metros a la izquierda del p.k. 59+900 de la actual N-627.

La longitud de este tramo son 30,5 km. En este caso la carretera N-627 actúa de vía de servicio de la autovía interceptándose en varias ocasiones ambas vías.

El tramo comienza en dirección noroeste hasta cruzar a la N-627 en el p.k. 12+850 modificándose el trazado de ésta por la derecha del trazado de la autovía de forma que se le dé continuidad hasta el enlace proyectado en el p.k. 14+150, permitiendo este enlace todos los movimientos desde y hacia la nueva vía. La modificación del trazado de la actual carretera continúa hasta el p.k. 14+700, donde la autovía vuelve a cruzarla.

Desde aquí continúa en dirección noroeste, paralela a la N-627 y pasando muy cerca pero sin ocupar terrenos del Lugar de Interés Comunitario denominado «Riberas de la subcuenca del río Arlanzón» hasta cruzarse otra vez con la carretera en el p.k. 19+100.

En el p.k. 26+600 se establece un enlace que facilitará la conexión con la carretera que lleva a La Piedra y a partir de ahí y paralelamente a la autovía habrá que reponer la antigua carretera. Continuando por este tramo se prevé un nuevo enlace en el p.k. 33+700 que hará posible el acceso a la localidad de Trashaedo.

Desde el km 37, la autovía va separándose de la carretera actual de forma que deja el municipio de Basconillos del Tozo a 500 metros a su derecha. Para permitir el acceso a dicha localidad se proyecta un nuevo enlace completo en el p.k. 39+400 que incluye el paso sobre el río Hurón.

Tramo III.

En este tramo se han estudiado dos alternativas, III-A y III-B, correspondientes a los dos corredores seleccionados en la fase A del presente estudio informativo, el Corredor 2 Norte y el Corredor 2 Centro respectivamente. Ambas alternativas terminan a unos 100 metros a la izquierda del km. 69,300 de la actual N-627.

Alternativa III-A.

Esta alternativa tiene una longitud de 9.5 km. y cruza en dos ocasiones a la N-627 en los pp.kk. 43+700 y 48+350.

La primera parte del trazado discurre al sur del núcleo urbano de Pedrosa de Valdelucio, con dirección noroeste y a la izquierda de la carretera actual. Se prevé un enlace en el p.k. 44+150 con la N-627 que conectará con las localidades de Mundilla y Llanillo.

La autovía atraviesa entre estos dos núcleos urbanos para cruzar a la N-627 en el p.k. 48+800 mediante un enlace semidirecto; desde este punto la traza empieza a girar de forma que alcanza en el p.k. 50+025 a otra carretera que se dirige a Quintanas de Valdelucio y que se soluciona mediante un cruce a través de estructura de vigas.

Alternativa III-B.

Esta alternativa se sitúa en todo momento al sur de la carretera actual, no cruzándola en ningún momento. Presenta una longitud de 9,44 km., prácticamente igual al trazado de la carretera actual.

El trazado se inicia con una curva a izquierdas tomando dirección oeste. Al llegar al p.k. 44+735 se prevé el enlace de Corralejos que permitirá el cruce con una carretera secundaria de la N-627. Desde este punto y hasta el final del tramo la autovía va corrigiendo el rumbo hacia el noroeste hasta cruzarse con la carretera de acceso a Quintanas de Valdelucio en el p.k. 49+900 mediante estructura de vigas. De allí continua hasta el p.k 51+340 donde esta alternativa III-B alcanza su final.

Tramo IV.

En el presente tramo se han estudiado tres alternativas: IV-A, IV-B y IV-C, correspondientes a los corredores seleccionados en la fase A del presente estudio informativo, Corredor 3 Norte, Corredor Centro y Corredor Sur, respectivamente.

Las alternativas IV-B y IV-C presentan mayores dificultades orográficas al tener que salvar una dorsal rocosa que obliga a la construcción de un túnel en ambas alternativas.

El final de todas ellas ha de acabar conectando con la Autovía Palencia-Aguilar de Campoo, que en el momento de redactarse este Estudio se encuentra también en proceso de estudio informativo, pendiente de declaración de impacto ambiental. Por lo tanto, las distintas soluciones ahora planteadas concluyen en distintos puntos kilométricos de la opción seleccionada como óptima en la Aprobación Provisional del otro estudio.

Alternativa IV-A.

Esta alternativa tiene una longitud de 12,704 km; comienza en el p.k. 51+400 y acaba en un enlace que la unirá a la Autovía Palencia –Aguilar de Campoo en su p.k. 103+300.

En el p.k. 52+100 presenta el enlace de Fuencaiente de Lucio en su cruce con la actual carretera N-627. A partir de aquí se mantiene con dirección oeste –noroeste dejando a su izquierda los núcleos de Fuencaiente de Lucio y Puentetoma hasta su p.k. 55+550 en el que pasa bajo la propia N-627 y con la que se comunica mediante un enlace semidirecto. Al llegar al p.k. 58+450 se prevé el enlace completo de Pomar de Valdivia para dar acceso a Vilarén de Valdivia y Pomar de Valdivia. Continúa ya en dirección norte, dejando a la izquierda la población de Porquera de los Infantes a la que se tiene acceso a través de un semienlace en el p.k. 61+800. Más adelante atraviesa el río Camesa mediante un viaducto de 300 m. Un poco más adelante pasa por encima del ferrocarril en el p.k. 63+150 Se finaliza mediante un enlace especial que conectará con la Autovía Palencia-Aguilar de Campoo al suroeste de Quintanilla de las Torres. Esta alternativa es la que conecta más al norte de todas las propuestas.

Alternativa IV-B.

La longitud de esta alternativa es de 10,95 km. Comienza en el p.k. 51+400 y seguidamente llega al enlace de Fuencaiente de Lucio en el p.k. 52+100 (común a las otras dos alternativas). Se separa inmediatamente de las otras dos quedando inicialmente más al norte. El rumbo que toma el trazado en los primeros kilómetros es noroeste girando hacia oeste-noroeste desde el kilómetro 56. En el p.k. 57+900 se diseña el enlace completo de Pomar de Valdivia. En el p.k. 58+450 se prevé el acceso a Vilarén de Valdivia que queda al norte de la autovía. Continúa la traza hacia el oeste-noroeste y cruza la carretera que se dirige a Porquera de los Infantes mediante una estructura de vigas en el p.k. 60+800. El río Camesa y el ferrocarril se atraviesa mediante un viaducto de 200 m. que comienza en el p.k. 61+925. Seguidamente la autovía afronta un túnel de 100 m. que comienza en el p.k. 62+050 antes de plantear el enlace con la Autovía Palencia –Aguilar de Campoo.

Alternativa IV-C.

Esta alternativa es la situada más al sur de las tres y tiene una longitud de 10,55 km. Comienza en el p.k. 51+400 y finaliza en la conexión con la Autovía de Palencia –Aguilar de Campoó en el p.k. 97+330 de esta última.

Coincide en un primer momento y hasta casi el kilómetro 55 con la alternativa IV-A, manteniendo en el p.k. 52+100 el enlace de Fuencaiente de Lucio y un paso sobre la autovía en el p.k. 53+400. Seguidamente y tomando rumbo oeste –noroeste se cruza mediante el enlace de Bascones de Valdivia con la N-627 dejando al norte esta localidad y Rebolledo de la Inera. Sin cambiar significativamente de dirección avanza la traza cruzándola mediante paso elevado hasta cuatro caminos. En el p.k. 60+800 comienza un túnel de 150 m que permite el acceso de la autovía al Valle del río Camesa, superando al curso de agua mediante un viaducto de 200 m. que comienza en el p.k.61+550, que, a su vez, sirve para franquear por alto el ferrocarril. En el p.k. 61+957 finaliza conectándose con la Autovía Palencia-Aguilar de Campoo.

4. Conclusión del estudio informativo

Se debe destacar que en el análisis multicriterio realizado en el estudio informativo, en el que se ponderan los criterios: ambiental, social, económico y territorial, la alternativa seleccionada es la I-A, II, III-A y IV-A. Esta solución es corroborada mediante un análisis de sensibilidad y robustez.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio incluye un capítulo de metodología, donde se señalan las distintas partes que componen el estudio y se describe la técnica empleada en la elaboración de cada una de ellas, indicando que el método seguido es acorde con la legislación ambiental vigente.

En la fase A se realiza un estudio previo de una amplia franja de territorio para definir los corredores en los que posteriormente se plantearán las alternativas. En esta fase se realiza una caracterización del territorio desde los puntos de vista ambiental, físico, cultural y territorial, resultando para cada uno de ellos unos «niveles de protección» que van del 1 (nivel de máxima protección) al 4 (nivel de mínima protección). La superposición de los 4 aspectos proporciona un mapa de síntesis con la clasificación análoga anterior y en la que se diseñan corredores de manera que afecten lo menos posible a niveles máximos o altos de protección.

En la fase B se hace propiamente el estudio de impacto ambiental de los diferentes trazados de las alternativas de la fase anterior. Se aumenta el nivel de detalle y se centra en el entorno de estos mismos trazados recogiendo las contestaciones a las Consultas Ambientales y dando paso a la selección de uno de ellos como recomendado desde el punto de vista ambiental. Este estudio de impacto ambiental se presenta como documento independiente del estudio informativo.

Inventario ambiental.

Medio físico.

Climáticamente el área presenta características oceánico mediterráneas.

La calidad del aire y la contaminación acústica se consideran buenas salvo los niveles sonoros existentes en las travesías existentes en la actualidad sobretodo en Quintanaortuño, Ubierna y San Martín de Ubierna.

El área está dominada por la orla de materiales mesozoicos de la Cordillera Cantábrica, que puede dividirse en dos dominios estructurales fundamentales separados por la falla de Urbel: Plataforma Burgalesa al norte, y la Sierra de Ubierna al sur.

La zona estudiada se enclava en las cuencas del Duero y Ebro. En la Cuenca del Duero los cursos principales son el Ubierna y el Urbel, ambos afluentes del Arlanzón; y Talamillo, Lucio, Camesa y sobretodo el Pisuerga. En la Cuenca del Ebro los principales cursos son el San Antón, el Homino y el Rudrón. En ambos casos los ríos citados son cursos permanentes alimentados por cauces temporales. En general la red hidrográfica es escasa, salvo el Pisuerga, y poco desarrollada.

La calidad general de las aguas superficiales es buena, la calidad de las subterráneas está influenciada por las intrusiones salinas naturales y la contaminación de nitratos en zonas de regadíos debido a los fertilizantes, aunque puede considerarse también baja en general y media al origen del tramo total de estudio.

Medio biótico.

Con respecto a los Espacios Naturales, el estudio de impacto ambiental los clasifica en tres grandes grupos:

Espacios Naturales propuestos para su incorporación en la Red Natura 2000:

Las Tuerces.
Covalagua.
Hoces del Alto Ebro y Rudrón.
Humada Peña-Amaya.
Riberas de las subcuencas del río Arlanzón.

Espacios Naturales con protección preventiva:

Peña Amaya (BU).
Hormicero (BU).
Cañón del Ebro y Rudrón (BU).
Embalse de Aguilar (PA).
Cascada del Murciélago (PA).
Cañón de la Horadada (PA).

Espacios Naturales de interés no protegidos: Páramo de Lora. Páramo de Masa.
En el área de estudio se han detectado 24 montes de Utilidad Pública y 51 montes Consorciados. En la vegetación actual se presentan las siguientes formaciones: Labor de Secano, Regadíos, Prados, Pastizales xerofíticos, Matorral, Pinar, Chopera y vegetación de ribera, Encinar y quejigal, Rebollar, Robledal y, finalmente, Hayedo. Entre las especies a destacar, cabe reseñar la <i>Narcissus asturiensis</i> dentro del LIC «Hoces del Alto Ebro y Rudrón» y que está incluida en el Anexo II de la Directiva hábitat de la CEE. En lo referente a fauna, el estudio analiza los biotopos y las especies presentes en cada uno de ellos, junto con un inventario de las especies, su categoría de amenaza y la normativa de protección y convenios aplicados a las principales especies. Entre las de interés comunitario, vulnerables, raras ó en peligro de extinción encontramos el lobo, la nutria, murciélagos, cangrejo de río autóctono, el buitre leonado, el búho real, el halcón peregrino, el águila real y la alondra de Dupont. En el análisis del paisaje se han definido varias unidades dependiendo la cubierta vegetal y las actividades humanas, como son Tierras de Labor (superficies planas dedicadas al cultivo), Matorral de páramo, Masas arbóreas de ladera y Cortados calizos.
Medio socioeconómico.
También se incluye un estudio sobre el medio social para las localidades afectadas por el área de estudio tanto de Burgos, la gran mayoría, como de Palencia. En el se incluyen la demografía y los sectores económicos a los que se dedica la población destacando la agricultura y la ganadería, y destacando la industria y la construcción en la zona de Aguilar de Campoo. El estudio se realiza principalmente para los TT.MM. de: Basconcillos del Tozo, Montorio, Urbel del Castillo) y Valle de Valdelucio, en Burgos; y Pomar de Valdivia y Aguilar de Campoo en Palencia. El patrimonio histórico-artístico está constituido, en su mayoría, por Monumentos, Conjuntos Históricos y Declaraciones Genéricas de Castillos, algunos religiosos y otros civiles, ubicados en los cascos urbanos ó muy próximos a los núcleos de población, habiéndose localizado 32 Bienes de Interés Cultural. La información del patrimonio arqueológico encontrado procede de prospecciones arqueológicas de carácter selectivo efectuadas en la última década, habiéndose cartografiado 87 lugares históricos, de los cuales 55 pertenecen a yacimientos arqueológicos. Existen numerosas vías pecuarias, estando los nudos más importantes en el primer tercio del área de estudio, comunicando núcleos de población con las respectivas fincas y la N-627. Se hace referencia a que la mayoría de los TT. MM. no tienen planeamiento urbanístico, con la salvedad de Aguilar de Campoo y Merindad de río Ubierna. La mayoría se rigen por una delimitación de suelo urbano (DSU), en las que se diferencia: Suelo Urbano del núcleo, Suelo No Urbanizable Común (SNUC) y Suelo Rústico. Existen numerosos cotos de caza mayor y menor en la zona. Los primeros ocupan, generalmente terrenos arbolados de encinas, rebollos quejigos y pinos en los que se caza jabalí y corzo; mientras que los segundos son, en su mayoría extensiones agrícolas dedicadas a la caza de liebre, conejo y perdiz. Con respecto a la infraestructura viaria y servicios afectados, la zona está bien comunicada por carretera, siendo el eje principal la N-627, con sus ramificaciones que unen los diferentes núcleos entre sí y con la propia N-627. En la zona de estudio no existen explotaciones mineras importantes, aunque se encuentran pequeñas explotaciones a cielo abierto destinadas a la extracción de áridos para trituración y piedra para la construcción que surten a la región considerada.
Valoración de impactos.
Medio físico y biótico.
Los niveles sonoros aumentarán en la fase de construcción, debido al trabajo de las máquinas y sobretodo a las voladuras que deban hacerse para la construcción de túneles. En la fase de explotación los niveles sonoros afectarán principalmente a los habitantes de los extremos de los núcleos urbanos más cercanos a la autovía, y a la fauna presente en la zona. En este caso la alternativa I-B es mejor que la I-A teniendo el resto de tramos pequeñas diferencias respecto a su valoración, destacando por su nula afección la III-B y la IV-A. Sobre la edafología, las alteraciones que producirá la autovía serán sobretodo en la fase de construcción, debido a los movimientos de tierra, la circulación de maquinaria y la propia ocupación de terrenos. La combinación de alternativas más favorable es la I-B, III-A y IV-A, aunque con diferencias escasas en la valoración de las alternativas del tramo I y IV. Respecto a la afección a los Espacios Naturales, además del impacto que se producen en los valores físicos ó biológicos que se encuentran

dentro de los mismos, existe un impacto por la afección en sí al propio espacio con alguna figura de protección. Cabe destacar la afección en el tramo III-B a la ZEPA «Humada-Peña Amaya» en un tramo de escasa longitud. Igualmente en el tramo II (alternativa única) se aproxima, sin llegar a afectar al LIC «Riberas de las Subcuencas del río Arlanzón». Las alteraciones que se producen sobre los Montes de Utilidad Pública o sobre los Consorciados son similares tanto en el periodo de obras como en la explotación, y debidas básicamente a la destrucción de masas boscosas y posterior ocupación del terreno por la infraestructura. En general la afección a estos espacios es nula, salvo la afección a un monte consorciado en las alternativas I-A y III-B y a un monte de Utilidad Pública en la alternativa IV-B. La implantación de cualquier infraestructura de carácter lineal produce diversas alteraciones sobre la vegetación existente que pueden llegar a hacerla desaparecer, al menos en toda la traza. Las principales afecciones son la eliminación de la cubierta vegetal de la explanación y fuera de los límites de la obra, además de la emisión de polvo y partículas, los cortes de flujos de agua y el incremento de riesgo de incendios. Tras aplicar la metodología específica, se comprueba que en el tramo I, es ventajosa la alternativa I-A sobre la I-B, ya que esta última afecta a un encinar, en el resto de tramos no hay casi diferencia salvo en el tramo IV, alternativa IV-B afecta ligeramente a un pinar. El efecto más característico sobre la fauna durante el periodo de obras, es la destrucción de hábitats existentes en la zona afectada. Para minimizar el efecto se procederá a jalonar aquellas zonas singulares a proteger (por ejemplo: riberas de los ríos con figuras de protección). Además se debe prever la ubicación de las zonas de préstamos y vertederos y revegetar las zonas afectadas. En el periodo de explotación de la autovía se producirá como consecuencia de la presencia de la vía y su cerramiento un efecto barrera que imposibilita el cruce a ambos lados. Este efecto es potencialmente relevante y con las medidas correctoras y de diseño de los pasos de fauna el impacto residual se caracteriza por una magnitud alta. Los resultados del estudio recomiendan la alternativa I-B sobre la I-A, ya que esta última al transcurrir más cercana al río Ubierna afecta más a la población de nutria. En el resto de tramos no hay diferencias significativas entre las alternativas, destacando la leve afección de la IV-C sobre el lagarto ocelado. La afección sobre el paisaje viene dada por el diseño y construcción de la autovía y su adaptación al terreno. De esta forma se podrá calibrar el impacto que la obra produce sobre el entorno, tomando en consideración las variaciones topográficas y cromáticas que produce y la «visibilidad» que tendrá finalmente en función de la amplitud de las posibles vistas y el número de perceptores. En este aspecto las diferencias entre las diferentes alternativas son muy escasas, salvo en el tramo I, recomendándose la alternativa I-A.
Medio socioeconómico.
La puesta en servicio de la futura autovía genera impactos positivos sobre la demografía de la zona al quedar mejor comunicada. Se producirá un efecto negativo por el efecto barrera que crea una obra lineal, este efecto se manifestará durante la fase de explotación y será de igual magnitud en todos los tramos, excepto en el tramo I-A que produce una separación física entre los núcleos de Ubierna y San Martín de Ubierna, aún estando conectados a través de la actual carretera. Las mayores afecciones en el medio socioeconómico se producen en el sector primario al ocupar terrenos de cultivo, afección a posibles estructuras de riego y el efecto barrera para máquina agrícolas y personas. Por otra parte la mejora de las comunicaciones puede potenciar otros sectores económicos y potenciar la comercialización de los actuales. La metodología aplicada no revela diferencias. Aunque la vía se ha diseñado procurando no afectar a bienes del Patrimonio Histórico, la alternativa I-A transcurre demasiado cerca de la ermita de Montes Claros en Ubierna; y la IV-A discurre a unos 100 m. del yacimiento 37 «Peñalaguna» y a unos 250 m del yacimiento 38 «Cueva de la Peregrina». Dentro de las afecciones a las vías pecuarias resulta mejor combinación la I-B, III-B y IV-C. Tanto en la fase de obras como en la de explotación, se podrían llegar a producir alteraciones sobre el planeamiento urbanístico, debidos a la localización de elementos auxiliares, pero es necesario afirmar que ninguna alternativa de trazado planteada en este estudio informativo intercepata Suelo Urbano o Urbanizable. En resumen y combinando los medios físico-biótico y demográfico la alternativa seleccionada es la I-B, II, III-A y IV-C. El estudio también incluye un programa de medidas protectoras y correctoras para las alternativas estudiadas, y establece para la fase C un programa de vigilancia ambiental que garantiza el seguimiento y cumplimiento de las medidas propuestas en el estudio informativo, las que se deriven de la fase de proyecto y la presente declaración de impacto ambiental.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 76 alegaciones, de las cuales 2 corresponden a la administración autonómica; 15, a asociaciones; 3, a empresas; 9, a Ayuntamientos y 47 a particulares. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Junta de Castilla y León requiere que se estudie la conexión de la autovía con la BU-621, así como con la carretera que une Olleros de Pisuerua con Puentetorna, por ser funcionalmente mejores respecto al tráfico servido y las localidades que accederían a esas conexiones.

El Gobierno de Cantabria se inclina por la alternativa IV-A en razón del ahorro de distancia y tiempo en la comunicación Castilla nororiental-Cantabria en ambos sentidos.

El Ayuntamiento de Valle de Valdelucio solicita que en el tramo III la alternativa elegida sea la III-B por afectar menos a los cultivos. También resalta que no hay un enlace con la C-621 de conexión con el área de Villadiego.

El Ayuntamiento de Aguilar de Campoo se muestra contrario a la IV-A por encajonar a los ríos Camesa y Rubagón entra la autovía y un monte cercano y ser riesgo de inundaciones, aparte de por ser zona de nieblas y afectar a cultivos de la vega presente. La IV-B, según el mismo ayuntamiento, no tiene buena conexión con la Aguilar -Santander. Se inclinan por la IV-C por su trazado más corto y la mejora del desarrollo industrial.

El Ayuntamiento de Merindad de río Ubierna manifiesta su total desacuerdo con las alternativas I-A y I-B. Considera que la I-A pasa muy cerca de Ubierna, que entre el p.k. 4+500 y 5+000 existen yacimientos, que causa gran impacto paisajístico, que es una barrera física, aparte de rodear al núcleo de San Martín de Ubierna, afecta negativamente a la fauna y presenta claros riesgos de heladas.

También discrepa de la I-B por su impacto en la vega de Ubierna, afecta a yacimientos arqueológicos, condiciona el desarrollo de Ubierna, tiene gran impacto sonoro, ocupa valiosas tierras de cultivo y tiene terrenos demasiao altos formando una barrera física en el territorio por el que atraviesa.

El Ayuntamiento de Montorio solicita que se aproveche la calzada actual desde el p.k. 15+500 al p.k.19+000, para no afectar terrenos de alto valor agrícola. También quiere que el enlace previsto en el p.k.14+500 se traslade al p.k. 16+000 por tener este punto más densidad de tráfico, así como diversas reposiciones.

El Ayuntamiento de Pomar de Valdivia en sus alegaciones a través de un extenso informe en el que se hacen referencias a las circunstancias de interés general que afectan a la obra y recomendaciones de protección del medio ambiente, manifiesta su preferencia por la IV-A. Además solicita contestación del proceso de información pública e información del proyecto de construcción del tramo que les afecta.

La Asociación de Propietarios del Polígono Industrial de Aguilar de Campoo, la Fundación Santa María la Real (Centros de Estudios Románicos), la Asociación de Talleres Mecánicos y de Automoción, la Unión de Profesionales y Trabajadores Autónomos y la Asociación de Comerciantes y Hosteleros, la Asociación Desarrollo de Aguilar y la Asociación de Transportistas del Norte de Palencia alegan que la IV-A atraviesa un

valle de frecuentes nieblas y no favorece la comunicación con Aguilar de Campoo. La I-B tampoco es la mejor opción al cortar terrenos de alto valor agrológico. Se decantan por la IV-C por su mejor conectividad general con el resto de carreteras y por su sinergia positiva con el Polígono Industrial.

La Junta Vecinal de Fuencaiente de Lucio se limita a reclamar un paso ganadero, en el caso de ser seleccionada la IV-A, en el p.k. 52+500.

La Junta Administrativa de Ubierna (acompañada de 1.664 firmas) alega estar en contra de la I-A en razón de que encajona y separa los dos núcleos de la Merindad, condena el desarrollo urbano, pasa cerca muy cerca de las dos localidades (Ubierna y San Martín), además de una ubicación con riesgo de heladas y que habría una gran acumulación de vías en una zona pequeña. También considera negativa la I-B por pasar muy cerca de Ubierna, gran impacto sonoro y gran impacto paisajístico del viaducto por su amplia percepción visual. Acepta la I-B si se traslada lo suficiente al sur como para no tener las anteriores afecciones. Además alude a la afección por ambas de varios yacimientos catalogados.

Por último propone una alternativa nueva la I-C hacia el Oeste que consideran favorable entre otras razones por la conectividad con el tráfico hacia el Norte.

La Junta Vecinal de Llanillo se decanta por la alternativa III-B por no afectar a cultivos, no así la III-A que además también afecta a los restos arqueológicos de una iglesia románica. Solicita que el paso del p.k. 45+875 sea bajo la autovía. Además solicitan un paso bajo la autovía en las inmediaciones del p.k. 46+800.

Ecologistas en Acción y la Asociación para la Defensa de los Ecosistemas Castellanos indican que la I-A rompe hábitats de fauna, afecta a bosques de ribera y a cortados calizos, además de pasar muy cerca de los dos núcleos de Merindad de río Ubierna. Aunque también están en contra de la I-B, por su cercanía a Ubierna, proponen que se haga una modificación de la I-B alejándose hacia el sur.

El grupo conservacionista GRECOS afirma que en el tramo I se producen afecciones importantes a la fauna, a la vegetación de ribera y sonoros. Además también disienten de la I-B al pasar muy cerca del núcleo de Ubierna.

URBIPLAN solicita información acerca del proyecto para poder realizar el Planeamiento Urbanístico de la Merindad del río Ubierna.

Respecto a las alegaciones de particulares hay dos grandes grupos:

El Primer Grupo, que incluye 13 alegaciones (todas iguales), requieren la construcción de un paso (para vehículos, ganado,..) en el TM. de La Rad del Tozo, justificando que un paso ahorrará costes de tiempo y dinero a los agricultores. Además se necesita para paso de fauna debido a la presencia de corzos, jabalíes y otros animales, y como acceso de tránsito de personas en sus actividades de ocio y tiempo libre.

El Segundo Grupo, que incluye 31 alegaciones (todas iguales, salvo una más extensa y detallada pero de idéntico sentido), se pronuncian en contra de la III-A por destruir zonas de alta calidad agrícola y destruir las inversiones realizadas en riego en la zona. Se manifiestan a favor de la III-B por atravesar zonas improductivas y de escaso valor agrológico.

Por último decir que la alegante Doña María Josefa Gandarillas Aja se opone al trazado III-B por atravesar por una zona de pinos y robles y carcer, a diferencia de la III-A, de semienlance.

**APÉNDICE N°2.- APROBACIÓN DEL EXPEDIENTE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y DEFINITIVA DEL ESTUDIO
INFORMATIVO EI-1-E-124.**

Segundo.–Las condiciones jurídicas, técnicas y económicas aplicables serán las que rigen actualmente en la concesión VAC-104.

Madrid, 12 de marzo de 2007.–El Director General, Juan Miguel Sánchez García.

24.411/07. Anuncio de la Subdirección General de Recursos sobre notificación de la resolución recaída en el recurso administrativo 8587/06.

Al no haberse podido practicar la notificación personal al interesado conforme dispone el artículo 59.5 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero, y en aplicación a lo dispuesto en el mismo artículo, debe publicarse, a efectos de notificación, la resolución del recurso de fecha 31 de enero de 2007, adoptada por la Secretaría General de Transportes del Departamento, en el expediente número 8587/06.

«Examinado el recurso de alzada formulado por Frisafa, S.L., contra la resolución de la Dirección General de Transportes por Carretera, de fecha 25/07/2006, que le sanciona con 2 multas de 4.000,00 euros por la comisión de sendas infracciones graves, tipificadas en el artículo 141.6 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificada por la Ley 29/2003, de 8 de octubre, por minoración superior al 20 % e inferior al 50 % en los períodos de descanso obligatorio (Expte IC/2106/2005).

Antecedentes de Hecho

Primero.–Por los Servicios de Inspección de los Transportes por Carretera dependientes de este Ministerio, se levantó Acta de Inspección al ahora recurrente, en la que se hicieron constar los datos que figuran en la indicada resolución.

Segundo.–Dicha Acta dio lugar a la tramitación del preceptivo expediente sancionador, comunicándose al interesado mediante notificación, en la fecha que consta en el aviso postal de recibo, consecuencia del cual se dictó la resolución ahora recurrida.

Tercero.–En el recurso se alega lo que se estima más conveniente a las pretensiones del interesado y solicita la revocación del acto impugnado o, en otro caso, reducción de la sanción. Recurso que el órgano sancionador ha informado desfavorablemente.

Fundamentos de Derecho

1. El recurrente considera improcedente la sanción impuesta por cuanto, según manifiesta, no ha existido intencionalidad en la conducta sancionada, alegación que carece de alcance exculpatorio toda vez que como señala el Tribunal Supremo en las sentencias de 9 de julio de 1994 [RJ 1994/5590] y de 15 de abril de 1.996 [RJ 1996/3276] «conducta culpable (y por tanto susceptible de ser sancionada) es aquella consecuencia de una acción u omisión imputable a su autor por malicia o imprudencia, negligencia o ignorancia inexcusable».

A mayor abundamiento, el propio Tribunal señala en la sentencia de 22 de abril de 1985 (Ar. 2220), que para la responsabilidad es totalmente irrelevante tanto la ausencia de intencionalidad como el error, porque en la esfera del derecho administrativo sancionador en estas materias no se requiere una conducta dolosa sino simplemente irregular en la observación de las normas.

Cuanto menos ha de hablarse de descuido o conducta negligente, que conforma la «culpa en vigilando» o falta de deber de cuidado, la cual constituye una de las causas de imputación en el ámbito de la potestad sancionadora, como reconocen entre otras, las sentencias del Tribunal Supremo de 25 de junio de 1989, 22 de febrero de 1992 y 9 de julio de 1994.

2. Alega, igualmente, el recurrente la vulneración del principio de presunción de inocencia recogido en el artículo 24.2 de la Constitución Española y en el artículo 137.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. Sin embargo, el Tribunal Supremo en sentencia de 26 de julio de 1998 establece que «para la aceptación de la presunción de

inocencia del artículo 24.2 CE no basta con su simple alegación cuando exista un mínimo de indicios acusativos, siendo imprescindible una actividad probatoria por parte de quien trate de beneficiarse de ella, evitando el error de entender que ese principio presuntivo supone sin más una inversión de la carga de la prueba», actividad probatoria que, en ningún momento, ha sido llevada a cabo por el recurrente, el cual se limita a negar la veracidad de los hechos imputados, no destruyéndose, por tanto, el valor probatorio que al Acta de Inspección atribuyen los artículos 137.3 de la Ley 30/1992, antes citada y artículo 17.5 del Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento del procedimiento para el ejercicio de la potestad sancionadora.

3. En relación con la alegación de falta de competencia del órgano sancionador, se ha de señalar, que el artículo 146 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, ha sido modificado por Ley 29/2003, de 8 de octubre, por lo que, a tenor de lo dispuesto en el punto 1 de este artículo, en relación con los artículos 10.3 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los Transportes por Carretera y por Cable y 204.1 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, atribuyen la competencia para incoar, tramitar y resolver los procedimientos sancionadores en materia de transportes terrestres a la Administración del Estado –Dirección General de Transportes por Carretera–.

4. El recurrente alega la vulneración del procedimiento legalmente establecido por falta de notificación de la denuncia o pliego de cargos, estimando que la Resolución que se recurre adolece de nulidad de pleno derecho.

Sin embargo, en la documentación obrante en el expediente del presente procedimiento sancionador queda acreditada la existencia de la notificación de denuncia, efectuada en el domicilio de la empresa denunciada el día 22 de diciembre de 2003 por los servicios de Correos y Telégrafos, en la cual queda constancia del contenido mínimo establecido en el artículo 13 del Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento del Procedimiento para el ejercicio de la Potestad Sancionadora. No puede el recurrente declarar que se ha producido indefensión por este motivo y por lo tanto no puede ser aceptada la alegación relativa a la falta de notificación esgrimida en el recurso.

5. Alega por último la parte recurrente la caducidad del expediente. Sin embargo, esta alegación ha de ser desestimada por cuanto que la Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, por la que se modifica parcialmente, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en su artículo 146.2 establece que «el plazo máximo en que deberá notificarse la resolución del procedimiento sancionador será de un año, contado desde la fecha de iniciación del procedimiento.»

Teniendo en cuenta que en el supuesto analizado la fecha de iniciación se produce por Acuerdo de la Subdirección General de Inspección de los Transportes por Carretera de fecha 23 de enero de 2006 (notificada el día 30 de marzo de 2006) y termina por Resolución del Director General de Transportes por Carretera el día 25 de julio de 2006 (notificada el día 14 de agosto de 2006), resulta evidente que no ha transcurrido el plazo de un año para dictar y notificar dicha resolución, por lo que la caducidad alegada ha de ser rechazada.

En su virtud, esta Secretaría General de Transportes, de conformidad con la propuesta formulada por la Subdirección General de Recursos, ha resuelto Desestimar el recurso de alzada formulado por Frisafa, S.L., contra la resolución de la Dirección General de Transportes por Carretera de fecha 25 de julio de 2006, que le sanciona con 2 multas de 4.000,00 euros, por la comisión de sendas infracciones graves tipificadas en el artículo 141.6) de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificada por la Ley 29/2003, de 8 de octubre, por minoración superior al 20% e inferior al 50% en los períodos de descanso obligatorio (Exp. n.º IC-2106/2005), resolución que se declara subsistente y definitiva en vía administrativa.

Contra la presente resolución, que pone fin a la vía administrativa, cabe recurso contencioso-administrativo

ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso-Administrativo con sede en Madrid, en el plazo de dos meses, desde el día siguiente a su notificación.

La referida multa deberá hacerse efectiva dentro del plazo de quince días hábiles a partir del siguiente al de la notificación de la presente resolución, transcurrido el cual sin haber satisfecho la multa impuesta en período voluntario, se exigirá en vía ejecutiva, según lo establecido en los artículos 146.5 de la L.O.T.T. y 215 de su Reglamento de aplicación, incrementada con el recargo de apremio y, en su caso, los correspondientes intereses de demora.

El pago de la multa impuesta se realizará mediante ingreso o transferencia en la Cuenta Corriente de BBVA 0182-9002-42, n.º 0200000470, P.º de la Castellana, 67 (Madrid), haciendo constar expresamente el número del expediente sancionador.».

Madrid, 20 de abril de 2007.–El Subdirector General de Recursos, Isidoro Ruiz Girón.

24.975/07. Anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental relativo a la Resolución de 3 de abril de 2007 de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación por la que se aprueba el expediente de información pública y definitivamente el estudio informativo de clave E11-E-124 «A-73, Burgos-Aguilar de Campóo», tramo Quintanaortuño-Aguilar de Campóo». Provincias de Burgos y Palencia.

Visto el informe de la Dirección General de Carreteras sobre el estudio informativo de referencia y en uso de la competencia establecida en la Resolución de Delegación de Atribuciones de 30 de mayo de 1996, se sigue:

1. Declarar que el expediente de información pública reseñado en el asunto cumple con lo preceptuado en los artículos 32, 33, 34 y 35 del vigente Reglamento de Carreteras (1812/1994, de 2 de septiembre).

2. Aprobar el expediente de información pública del estudio informativo: «A-73, Burgos-Aguilar de Campóo, tramo Quintanaortuño-Aguilar de Campóo» de clave: E11-E-124 y definitivamente el mismo, seleccionando como opción más recomendable la sucesión de alternativas I-B, II, III-A y IV-C. La longitud total es de 64 km y el presupuesto de ejecución por contrata estimado de 201,21 M€ (año 2002).

3. En las fases posteriores, de proyecto y ejecución de la obra, se cumplirán las condiciones de la Declaración de Impacto Ambiental y se realizará la reposición de caminos y servicios de acuerdo con los ayuntamientos y organismos afectados.

4. La alternativa I-B se modificará desplazando el trazado una longitud estimada de 100 metros hacia el oeste, alejándola del núcleo urbano de Ubierna y, una vez desarrollada en el correspondiente proyecto de construcción, deberá someterse al procedimiento ambiental tras consulta al Ministerio de Medio Ambiente.

La presente resolución pone fin a la vía administrativa, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 109.c) de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y, contra la misma se puede interponer recurso potestativo de reposición, ante el Ministro del Departamento, o bien directamente recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional. El plazo para interponer dichos recursos es, respectivamente de uno (1) o dos (2) meses a partir del día siguiente al de la publicación de aquélla en el «Boletín Oficial del Estado», sin que quepa formular el recurso contencioso-administrativo hasta que sea resuelto expresamente o se haya producido la desestimación presunta del recurso de reposición interpuesto.

Burgos, 24 de abril de 2007.–El Ingeniero Jefe de la Demarcación, Francisco Almendres López.

APÉNDICE N°3.- ORDEN DE ESTUDIO (AGOSTO 2007)



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PLANIFICACIÓN

T2-BU-4290 / 12-BU-4290

Resolución de la Dirección General de Carreteras, por delegación en la Subdirección General de Planificación, por la que se autoriza:

Orden de Estudio. Proyecto de Trazado y Construcción.
“AUTOVÍA A-73, BURGOS-AGUILAR DE CAMPOO. TRAMO: QUINTANAORTUÑO-MONTORIO”
RED DE CARRETERAS DEL ESTADO.
BURGOS

Con fecha 24 de octubre de 1994 se dictó la Orden de Estudio para la redacción del estudio informativo de clave EI1-E-104, “N-627, de Burgos a Aguilar de Campoo. Vía de Conexión. Montorio-Aguilar de Campoo, P.P.K.K.32 a 78”. Posteriormente, en 1998 se autorizó un nuevo estudio informativo para todo el tramo Quintanaortuño-Montorio-Aguilar, de clave EI1-E-124. En julio de 2000 se modificó la Orden de Estudio de ese estudio informativo, en el sentido de que pasase a analizarse el tramo como autovía.

El estudio informativo se aprobó provisionalmente con fecha 25 de julio de 2002, siendo sometido a información pública mediante anuncio en el BOE de 14 de agosto; el 24 de mayo de 2005 (BOE de 27 de junio) se formuló la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental.

Como resultado de diferentes alegaciones realizadas en cuanto al trazado del tramo I del estudio informativo, y habida cuenta además de la escasa diferencia en la valoración de las dos alternativas de ese tramo, se redactó un documento complementario al estudio informativo actualizando el análisis de las ventajas e inconvenientes de cada alternativa; el documento se aprobó provisionalmente en julio de 2006, y se sometió a información pública mediante anuncio en el BOE de 15 de septiembre de 2006.

Finalmente, con fecha 3 de abril de 2007 (BOE de 7 de mayo) se aprobó definitivamente el estudio informativo, seleccionándose para el tramo I –que se corresponde con casi todo el ámbito de esta Orden de Estudio- la llamada alternativa IB. En la resolución se prescribía que dicha alternativa se desplazara unos 100 metros hacia el oeste, alejándose del núcleo de Ubierna. Asimismo se estableció que la alternativa B así modificada se sometiera al procedimiento ambiental tras consulta al Ministerio de Medio Ambiente (puesto que, a pesar de ser la alternativa mejor valorada en el Estudio de Impacto Ambiental, no es la alternativa sobre la que se formuló la Declaración de Impacto).

Se ha recibido en esta Subdirección General, remitida por la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental, la correspondiente propuesta de Orden de Estudio para el desarrollo del tramo Quintanaortuño-Montorio. Así, examinada dicha propuesta, **RESUELVO:**

- Que, bajo la dirección de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental, sean redactados los siguientes estudios:

Tipo: Proyecto de trazado y construcción.
Clave: Proyecto de trazado: T2-BU-4290
Proyecto de construcción: 12-BU-4290

Situación: Autovía A-73, Burgos-Aguilar de Campoo.
Tramo: Quintanaortuño-Montorio.



T2-BU-4290 / 12-BU-4290

P.P.K.K. del 0+000 de la alternativa IB del tramo I al 12+900 de la alternativa II del tramo II del estudio informativo de clave E11-E-124.
Longitud aproximada: 12,9 km.

Clase: Autovía.

Objeto:

- Proyecto de trazado:** Desarrollar, para el tramo considerado, la alternativa seleccionada en la aprobación definitiva del estudio de clave E11-E-124, de forma que se dé cumplimiento a las prescripciones de la aprobación definitiva del estudio y de su Declaración de Impacto Ambiental.
- Proyecto de construcción:** Desarrollar las actuaciones del proyecto de trazado con el detalle exigible a un proyecto de construcción.

Contenido:

Los proyectos de construcción y de trazado deberán contener los documentos especificados en los artículos 27 y 28 del Reglamento General de Carreteras, respectivamente. Asimismo, se tendrán en cuenta las Recomendaciones de la Dirección General de Carreteras para la redacción de este tipo de estudios y, en cualquier caso, lo que se determine en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares que sirva de base para su redacción.

Características:

Velocidad de proyecto: 120 km/h
Calzadas: 7,00 m.
Arcenes: 2,5 m (exterior) y 1,0 ó 1,5 m (interior).
Mediana: 4,5 metros entre los bordes interiores de las plataformas.
Restantes características: Las contenidas en la vigente Norma 3.1-I.C. para la velocidad de proyecto considerada.

Instrucciones particulares:

- Los proyectos cumplimentarán las prescripciones impuestas en la aprobación definitiva del estudio informativo E11-E-124, así como en la Declaración de Impacto Ambiental. En concreto, la traza de la alternativa IB del estudio informativo se modificará desplazando el trazado una longitud estimada de 100 metros al oeste, alejándola de Ubierna. Una vez desarrollada, deberá someterse al procedimiento ambiental tras consulta al Ministerio de Medio Ambiente.
- El proyecto de trazado incluirá cuantos datos sean precisos para las expropiaciones a que hubiera lugar.
- El proyecto de construcción incluirá como anejo un documento denominado "Análisis Ambiental", en el que se identificarán, describirán y valorarán los problemas ambientales y en el que, asimismo, se proyectarán y valorarán las medidas correctoras necesarias.
- De acuerdo con lo establecido en el Artículo 28 de la vigente Ley de Carreteras, las propiedades colindantes no tendrán acceso directo a la nueva carretera.
- Se estudiará con detalle la reposición de caminos, vías pecuarias, accesos, servidumbres y servicios que resulten afectados, realizándose una separata con la definición completa de las obras a realizar en cada uno de los servicios que precisen ser modificados, que deberá contar con la aprobación del titular.
- Se mantendrá la coordinación adecuada con los Ayuntamientos afectados, así como con la Cámara Agraria, Confederación Hidrográfica y resto de Entidades y Organismos que pudieran verse afectados o que puedan aportar datos de interés a la redacción del proyecto.
- Se estudiará la conexión, en el tramo inicial de los proyectos, con la variante de Quintanilla de Vivar y Quintanaortuño (proyectos de clave T3-BU-3490/23-BU-390). Asimismo, los



T2-BU-4290 / 12-BU-4290

proyectos se coordinarán con el proyecto de construcción del siguiente tramo, Montorio-Santa Cruz del Tozo (clave 12-BU-4140).

- Al objeto de contribuir a la mejora de la seguridad vial de los ciclistas y de acuerdo con los objetivos y directrices del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), se analizará la compatibilidad de las actuaciones a proyectar con los usos ciclistas que puedan entrar en conflicto con ellas. Se citan, como ejemplo, las afecciones a otras carreteras en enlaces y la accesibilidad a pasos superiores e inferiores.
- Para facilitar la posterior toma de datos de tráfico, el proyecto de construcción incluirá la instalación de una estación de aforo fija, a la altura del P.K. 6,00 de la alternativa IB del estudio informativo aproximadamente. Se incluirá igualmente la valoración del material y las obras necesarios para su instalación. Todo ello de acuerdo con la normativa existente al respecto de la Subdirección General de Planificación.

Asistencia Técnica:

Se autoriza, previo cumplimiento del Artículo 202 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, la Asistencia Técnica que, en su caso, resulte necesaria para la redacción de los proyectos.

Programación para la redacción:

Se estima un período de doce (12) meses como tiempo necesario para la redacción de los proyectos, contados a partir de la firma del contrato de la Asistencia Técnica.

Presupuesto Base de Licitación:

De acuerdo con la valoración recogida en la propuesta de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental, el Presupuesto Base de Licitación de las obras ascenderá a CUARENTA Y CINCO MILLONES DE EUROS (45.000.000,00 €).

Estos proyectos, una vez redactados conforme a lo establecido en la presente orden de estudio, serán remitidos para su supervisión a la Subdirección General de Proyectos de la Dirección General de Carreteras.

Madrid, 13 de AGOSTO de 2007
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

P.D. EL SUBDIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACIÓN

Fdo.: Aureliano López Heredia
(Resolución Delegación de Atribuciones 12-01-94)

APÉNDICE N°4.- MODIFICACIÓN DE ORDEN DE ESTUDIO (OCTUBRE DE 2011)



MINISTERIO
DE FOMENTO

T2-BU-4290
12-BU-4290

SECRETARÍA DE ESTADO DE
PLANIFICACIÓN E
INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
ESTUDIOS Y PROYECTOS

Resolución de la Dirección General de Carreteras por la que se modifica la Orden de Estudio de los proyectos de trazado y construcción T2-BU-4290 y 12-BU-4290: "AUTOVÍA A-73, BURGOS - AGUILAR DE CAMPOO. TRAMO: QUINTANAORTUÑO - MONTORIO".

**Red de Carreteras del Estado.
BURGOS**

Con fecha 24 de octubre de 1994 se autorizó la Orden de Estudio para la redacción del estudio informativo de clave EI1-E-104: "N-627, de Burgos a Aguilar de Campoo. Vía de Conexión. Montorio-Aguilar de Campoo, PP.KK. 32 a 78".

Posteriormente, en 1998 se autorizó un nuevo estudio informativo para todo el tramo Quintanaortuño-Montorio-Aguilar, de clave EI1-E-124.

En julio de 2000 se modificó la Orden de Estudio EI1-E-124 en el sentido de que el estudio informativo analizarse las soluciones en el tramo como autovía.

El estudio informativo se aprobó provisionalmente con fecha 25 de julio de 2002. Fue sometido a información pública mediante anuncio en el BOE de 14 de agosto. El 24 de mayo de 2005 (BOE de 27 de junio) se formuló la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental.

Como resultado de diferentes alegaciones realizadas en cuanto al trazado del Tramo I del estudio informativo, y habida cuenta además de la escasa diferencia en la valoración de las dos alternativas de ese tramo, se redactó un documento complementario al estudio informativo actualizando el análisis de las ventajas e inconvenientes de cada alternativa. Dicho documento se aprobó provisionalmente en julio de 2006, y se sometió a información pública mediante anuncio en el BOE de 15 de septiembre de 2006.

Con fecha 3 de abril de 2007 (BOE de 7 de mayo) se aprobó definitivamente el estudio informativo, seleccionándose para el Tramo I la llamada alternativa IB. En la resolución se prescribía que dicha alternativa se desplazara unos 100m hacia el oeste, alejándose del núcleo de Ubierna. Asimismo se estableció que la alternativa B, así modificada, se sometiera al procedimiento ambiental tras una consulta al Ministerio de Medio Ambiente (puesto que, a pesar de ser la alternativa mejor valorada en el Estudio de Impacto Ambiental, no fue la alternativa sobre la que se formuló la Declaración de Impacto).

Con fecha 13 de agosto de 2007, se emitió la Orden de Estudio de los Proyectos de Trazado y Construcción de claves T2-BU-4290 y 12-BU-4290, donde se incluían, como instrucciones particulares, la modificación de la traza de la Alternativa IB unos 100m hacia el oeste de Ubierna, así como el sometimiento a un nuevo procedimiento ambiental tras la oportuna consulta al Ministerio de Medio Ambiente.



T2-BU-4290
12-BU-4290

Durante la redacción del Proyecto de Trazado, se elaboró el Documento Inicial del Proyecto (DIP), donde se compararon desde un punto de vista ambiental, las alternativas IA y IB (desplazada un máximo de unos 100m respecto a la de la Fase B del Estudio Informativo). Dicho documento se remitió a la S. G. de Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MMAMRM), el 8 de marzo de 2010.

Una vez finalizado el periodo de consultas previas sobre el mencionado DIP, la D. G. de Calidad y Evaluación Ambiental del MMAMRM remitió un escrito de 19 de julio de 2010 a la D. G. de Carreteras determinando la amplitud y nivel de detalle de estudio de impacto ambiental y trasladando el resultado de dichas consultas.

Por otra parte, con fecha 23 de diciembre de 2010 se publicó en el BOE la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.

A la vista de lo anterior, la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental ha formulado una propuesta de modificación de la Orden de Estudio vigente, en el sentido de adaptar el contenido de los proyectos a la anteriormente citada Orden FOM/3317/210.

En definitiva, **RESUELVO** modificar la Orden de Estudio de los proyectos de trazado y construcción de claves T2-BU-4290 Y 12-BU-4290, que queda redactada como sigue:

Bajo la dirección de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental, y aprovechando en la medida de lo posible los trabajos realizados hasta el momento, los proyectos de trazado y construcción T2-BU-4290 y 12-BU-4290, serán redactados conforme a los siguientes apartados:

Tipo: Proyectos de Trazado y Construcción.

Claves:

- Proyecto de Trazado: T2-BU-4290.
- Proyecto de Construcción: 12-BU-4290.

Situación: Autovía A-73, Burgos-Aguilar de Campoo.
Tramo: Quintanaortuño-Montorio.
Longitud aproximada:11,7 km.

Clase: Autovía.

Objeto de los proyectos:

- a) Proyecto de Trazado: desarrollar, para el tramo considerado, la alternativa que cumpla los objetivos de la Orden FOM/3317/2010, y las prescripciones de la futura Declaración de Impacto Ambiental, para lo cual será necesario continuar el proceso de evaluación ambiental

T2-BU-4290
12-BU-4290



mediante la elaboración de un Documento Complementario al DIP que se remitirá a la S. G. de Evaluación Ambiental del MMAMRM.

- b) Proyecto de Construcción: Desarrollar las actuaciones seleccionadas en la aprobación definitiva del proyecto de trazado con el grado de detalle exigible a un proyecto de construcción.

Contenido:

Los proyectos de construcción y de trazado deberán contener los documentos especificados en los artículos 27 y 28 del Reglamento General de Carreteras, respectivamente. Asimismo, se tendrán en cuenta las Recomendaciones de la Dirección General de Carreteras para la realización de este tipo de estudios y, lo determinado en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares.

Características:

- **Velocidad de proyecto:** 120km/h.
- **Calzadas:** 7,0m.
- **Arcenes:** 2,5m (exterior) y 1,0m ó 1,5m (interior).
- **Mediana:** El ancho de mediana será objeto de un estudio específico.
- **Restantes características:** Las contenidas en la vigente Norma 3.1-IC, para la velocidad de proyecto considerada.

Instrucciones particulares:

- 1) Los proyectos cumplimentarán las prescripciones que establezca la Declaración de Impacto Ambiental que se formule sobre el nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental a que será sometido el proyecto de trazado, conforme a lo establecido por el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación Ambiental de proyectos.
- 2) Además de las alternativas desarrolladas en el Estudio Informativo de clave EI1-E-124, se estudiará alguna solución encaminada a la mejora de la eficiencia de las obras públicas, de acuerdo con las exigencias de la Orden FOM/3317/2010. En particular, se estudiará una nueva alternativa de una longitud aproximada de unos 5km, desplazada hacia el oeste, respecto a la Alternativa IB del Estudio Informativo de clave EI1-E-124. El objetivo principal será estudiar la posibilidad de reducir la longitud del túnel proyectado en el entorno del P.K. 3+000 o de incluso eliminarlo.

T2-BU-4290
12-BU-4290



- 3) Una vez completado el nuevo procedimiento de evaluación ambiental, que incluirá nueva información pública y nueva Declaración de Impacto Ambiental, se desarrollarán los proyectos de trazado y construcción en el tramo objeto de estudio.
- 4) El proyecto de trazado incluirá cuantos datos sean precisos para recoger detalladamente las expropiaciones a que hubiera lugar, siguiendo las indicaciones de la Nota de Servicio 4/2010, de 7 de julio de 2010, sobre el estudio de las expropiaciones en los proyectos de trazado de la Dirección General de Carreteras.
- 5) De acuerdo con lo establecido en el Artículo 28 de la vigente Ley de Carreteras, las propiedades colindantes no tendrán acceso directo a la nueva carretera.
- 6) Se estudiará con detalle la reposición de caminos, vías pecuarias, accesos, servidumbres y servicios que resulten afectados, realizándose una separata con la definición completa de las obras a realizar en cada uno de los servicios que precisen ser modificados, que deberá contar con la aprobación del titular.
- 7) El proyecto de construcción incluirá como anejo un documento denominado "Análisis Ambiental", en el que se identificarán, describirán y valorarán los problemas ambientales y en el que, asimismo, se proyectarán y valorarán las medidas correctoras necesarias.
- 8) Se mantendrá la coordinación adecuada con los Ayuntamientos afectados, así como con la Cámara Agraria, Confederación Hidrográfica y resto de Entidades y Organismos que pudieran verse afectados o que pudieran aportar datos de interés a la redacción del proyecto.
- 9) El Proyecto se coordinará con el tramo anterior, "Variante de la carretera N-623 de Burgos a Santander. P.K. 5,000 a 15,300. Tramo: Quintanilla Vivar-Quintanaortuño", de clave 23-BU-3490, y con el posterior, "Autovía A-73, Burgos-Aguilar de Campoo. Tramo: Montorio - Santa Cruz del Tozo", de clave 12-BU-4140.
- 10) Al objeto de contribuir a la mejora de la seguridad vial de los ciclistas y de acuerdo con los objetivos y directrices del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), se analizará la compatibilidad de las actuaciones a proyectar con los usos ciclistas que puedan entrar en conflicto con ellas. Se citan, como ejemplo, las afecciones a otras carreteras en enlaces y la accesibilidad a pasos superiores e inferiores.

T2-BU-4290
12-BU-4290



11) Para facilitar la posterior toma de datos de tráfico, el proyecto de construcción incluirá la instalación de una estación de aforo fija, aproximadamente a la altura del P.K. 6+000 de la alternativa IB del estudio informativo. Se incluirá igualmente la valoración del material y las obras necesarios para su instalación. Todo ello de acuerdo con la normativa existente al respecto en la Dirección General de Carreteras.

Programación para la redacción:

- Se estima un periodo de doce (12) meses como tiempo necesario para la redacción de los proyectos.

Presupuesto Base de Licitación (IVA Incluido):

- El Presupuesto Base de Licitación (18% de IVA incluido) de las obras se estima que ascenderá a **SESENTA Y SIETE MILLONES DE EUROS (67.000.000 €)**.

Conforme:
Madrid, 17 de OCTUBRE de 2011
LA SUBDIRECTORA GENERAL DE ESTUDIOS Y PROYECTOS

Fdo.: María José Rallo del Olmo

Aprobado:
Madrid, 24 de OCTUBRE de 2011
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

Fdo.: José María Pertierra de la Uz

MINISTERIO DE FOMENTO

Ministerio de Fomento

5- AGO. 2011

Registro General

ENTRADA 94994

Ministerio de Fomento

2 AGO. 2011

Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental

SALIDA 3848

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CASTILLA Y LEÓN ORIENTAL

OFICIO

S/REF.

N/REF.: T2-BU-4290 / 12-BU-4290

FECHA: 2 de agosto de 2011

ASUNTO:

MINISTERIO DE FOMENTO
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PROYECTOS
28071 - MADRID

Informe-Propuesta Modificación Orden de Estudio. Proyectos de Trazado y Construcción: "Autovía A-73, Burgos-Aguilar de Campoo. Tramo: Quintanaortuño-Montorio". Provincia de Burgos.

1.- ANTECEDENTES.

Con fecha 24 de octubre de 1994 se dictó la Orden de Estudio para la redacción del estudio informativo de clave EI1-E-104 "N-627, de Burgos a Aguilar de Campoo. Vía de Conexión. Montorio-Aguilar de Campoo, PP.KK. 32 a 78". Posteriormente, en 1998 se autorizó un nuevo estudio informativo para todo el tramo Quintanaortuño-Montorio-Aguilar, de Clave EI1-E-124. En Julio de 2000 se modificó la Orden de Estudio en el sentido de que pasase a analizarse el tramo como autovía.

El estudio informativo se aprobó provisionalmente con fecha 25 de julio de 2002, siendo sometido a información pública mediante anuncio en el BOE de 14 de agosto; el 24 de mayo de 2005 (BOE de 27 de junio) se formuló la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental.

Como resultado de diferentes alegaciones realizadas en cuanto al trazado del Tramo I del estudio informativo, y habida cuenta además de la escasa diferencia en la valoración de las dos alternativas de ese tramo, se redactó un documento complementario al estudio informativo actualizando el análisis de las ventajas e inconvenientes de cada alternativa; el documento se aprobó provisionalmente en julio de 2006, y se sometió a información pública mediante anuncio en el BOE de 15 de septiembre de 2006.

Con fecha 3 de abril de 2007 (BOE de 7 de mayo) se aprobó definitivamente el estudio informativo, seleccionándose para el Tramo I, la llamada alternativa IB. En la resolución se prescribía que dicha alternativa se desplazara unos 100 m. hacia el oeste, alejándose del núcleo de Ubierna. Asimismo se estableció que la alternativa B así modificada, se sometiera al procedimiento ambiental tras consulta al Ministerio de Medio Ambiente (puesto que, a pesar de ser la alternativa mejor valorada en el Estudio de Impacto Ambiental, no fue la alternativa sobre la que se formuló la Declaración de Impacto).

Ministerio de Fomento

Dirección General Carreteras

11 AGO. 2011

Subdirección General de Estudios y Proyectos

Pásese a SE CARRETERAS

ENTRADA 1165



Con fecha 13 de agosto de 2007, se emitió al Orden de Estudio de los Proyectos de Trazado y Construcción de claves T2-BU-4290 y 12-BU-4290 respectivamente, donde se incluían como instrucciones particulares la modificación de la traza de la Alternativa IB unos 100 m. hacia el oeste de Ubierna, así como el sometimiento a nuevo procedimiento ambiental tras la oportuna consulta al Ministerio de Medio Ambiente.

Durante la redacción del Proyecto de Trazado, se elaboró el Documento Inicial del Proyecto (DIP), donde se compararon desde un punto de vista ambiental, las alternativas IA y IB (desplazada un máximo de unos 100 m. respecto a la de la Fase B del Estudio Informativo). Se remitió a la S.G. de Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (MMAMRM) el 8 de marzo de 2010.

Una vez transcurrido el periodo de consultas previas sobre el mencionado DIP, la D.G. de Calidad y Evaluación Ambiental del MMAMRM remitió un escrito de 19 de julio de 2010 a la D.G. de Carreteras determinando la amplitud y nivel de detalle de estudio de impacto ambiental y trasladando el resultado de dichas consultas.

Con fecha 23 de diciembre de 2010 se publicó en el BOE la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre medidas específicas para mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.

2.- PROPUESTA MODIFICACIÓN ORDEN DE ESTUDIO DE LOS PROYECTOS DE TRAZADO Y CONSTRUCCIÓN.

Tipo: Proyectos de Trazado y Construcción.

Claves: - Proyecto de Trazado: T2-BU-4290.
- Proyecto de Construcción: 12-BU-4290.

Situación: Autovía A-73, Burgos – Aguilar de Campoo. Tramo: Quintanaortuño – Montorio.

Clase: Autovía.

Objeto:

- a) Proyecto de Trazado: Desarrollar, para el tramo considerado, la alternativa que cumpla los objetivos de la Orden FOM/3317/2010, y las prescripciones de la futura Declaración de Impacto Ambiental, para lo cual será necesario continuar el proceso de evaluación ambiental mediante la elaboración de un Documento Complementario al DIP que se remitirá a la S.G. de Evaluación Ambiental del MMAMRM.
- b) Proyecto de Construcción: Desarrollar las actuaciones del proyecto de trazado con el detalle exigible a un proyecto de construcción.



Contenido:

Los proyectos de construcción y de trazado deberán contener los documentos especificados en los artículos 27 y 28 del Reglamento General de Carreteras, respectivamente. Asimismo, se tendrán en cuenta las Recomendaciones de la Dirección General de Carreteras para la realización de este tipo de estudios y, lo determinado en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares.

Características:

- **Velocidad de proyecto:** 120 km/h.
- **Calzadas:** 7,0 m.
- **Arcenes:** 2,5 m. (exterior) y 1,0 m. ó 1,5 m. (interior).
- **Mediana:** será objeto de un estudio específico.
- **Restantes características:** Las contenidas en la vigente Norma 3.1-IC, para la velocidad de proyecto considerada.

Instrucciones particulares:

- 1) Los proyectos cumplimentarán las prescripciones impuestas en la futura Declaración de Impacto Ambiental, resultante del nuevo procedimiento de evaluación ambiental, y siguiendo el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación Ambiental de proyectos.
- 2) Además de las alternativas desarrolladas en el Estudio Informativo de clave EI1-E-124, se estudiará alguna solución encaminada a la mejora de la eficiencia de las obras públicas, tal y como queda recogida en la Orden FOM/3317/2010. En particular se estudiará una nueva alternativa de una longitud aproximada de unos 5 km, desplazada hacia el oeste, respecto a la Alternativa IB del Estudio Informativo de clave EI1-E-124. El objetivo principal será estudiar la posibilidad de reducir la longitud el túnel proyectado en el entorno del P.K. 3+000 o incluso eliminarlo.
- 3) Una vez completado el nuevo procedimiento de evaluación ambiental, que incluirá nueva información pública y nueva Declaración de Impacto Ambiental, se desarrollarán los proyectos de trazado y construcción en el tramo objeto de estudio.
- 4) El proyecto de trazado incluirá cuantos datos sean precisos para recoger detalladamente las expropiaciones a que hubiera lugar, siguiendo las indicaciones de la Nota de Servicio 4/2010, de 7 de julio, sobre el estudio de las expropiaciones en los proyectos de trazado de la Dirección General de Carreteras.
- 5) De acuerdo con lo establecido en el Artículo 28 de la vigente Ley de Carreteras, las propiedades colindantes no tendrán acceso directo a la nueva carretera.



- 6) Se estudiará con detalle la reposición de caminos, vías pecuarias, accesos, servidumbres y servicios que resulten afectados, realizándose una separata con la definición completa de las obras a realizar en cada uno de los servicios que precisen ser modificados, que deberá contar con la aprobación del titular.
- 7) El proyecto de construcción incluirá como anejo un documento denominado "Análisis Ambiental", en el que se identificarán, describirán y valorarán los problemas ambientales y en el que, asimismo, se proyectarán y valorarán las medidas correctoras necesarias.
- 8) Se mantendrá la coordinación adecuada con los Ayuntamientos afectados, así como con la Cámara Agraria, Confederación Hidrográfica y resto de Entidades y Organismos que pudieran verse afectados o que pudieran aportar datos de interés a la redacción del proyecto.
- 9) El Proyecto se coordinará con el tramo anterior "**Variante de la carretera N-623 de Burgos a Santander. P.K. 5,000 a 15,300. Tramo: Quintanilla Vivar – Quintanaortuño**" de clave 23-BU-3490 y con el posterior "**Autovía A-73, Burgos – Aguilar de Campoo. Tramo: Montorio – Santa Cruz del Tozo**" de clave 12-BU-4140.
- 10) Al objeto de contribuir a la mejora de la seguridad vial de los ciclistas y de acuerdo con los objetivos y directrices del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), se analizará la compatibilidad de las actuaciones a proyectar con los usos ciclistas que puedan entrar en conflicto con ellas. Se citan, como ejemplo, las afecciones a otras carreteras en enlaces y la accesibilidad a pasos superiores e inferiores.
- 11) Para facilitar la posterior toma de datos de tráfico, el proyecto de construcción incluirá la instalación de una estación de aforo fija, aproximadamente a la altura del P.K. 6+000 de la alternativa IB del estudio informativo. Se incluirá igualmente la valoración del material y las obras necesarios para su instalación. Todo ello de acuerdo con la normativa existente al respecto en la Dirección General de Carreteras.

Asistencia Técnica:

- Se autoriza, previo cumplimiento del Artículo 202 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, la Asistencia Técnica, que en su caso, resulte necesaria para la redacción de los proyectos.

Programación para la redacción:

- Se estima un periodo de doce (12) meses como tiempo necesario para la redacción de los proyectos.

Presupuesto de Licitación (IVA Incluido):

- El Presupuesto de Licitación (18 % de IVA incluido) de las obras ascenderá a **SESENTA Y SIETE MILLONES DE EUROS (67.000.000 €)**.

EL INGENIERO JEFE DEL SERVICIO DE
PLANEAMIENTO, PROYECTOS Y OBRAS

Fdo. Antonio Vences Quintela

CONFORME,
EL INGENIERO JEFE DE LA
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS



Fdo. Francisco Almendres López