

**19251** REAL DECRETO 1371/1995, de 28 de julio, por el que se concede la Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo al Contralmirante del Cuerpo General de la Armada don Jaime Cervera Govantes.

En consideración a lo solicitado por el Contralmirante del Cuerpo General de la Armada don Jaime Cervera Govantes y de conformidad con lo propuesto por la Asamblea de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, Vengo en concederle la Gran Cruz de la referida Orden, con antigüedad de 14 de octubre de 1994, fecha en que cumplió las condiciones reglamentarias.

Dado en Palma de Mallorca a 28 de julio de 1995.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Defensa,  
GUSTAVO SUAREZ PERTIERRA

**19252** REAL DECRETO 1372/1995, de 28 de julio, por el que se concede la Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo al General de Brigada del Cuerpo General de las Armas (Infantería) del Ejército de Tierra don Luis Palacios Zuasti.

En consideración a lo solicitado por el General de Brigada del Cuerpo General de las Armas (Infantería) del Ejército de Tierra don Luis Palacios Zuasti y de conformidad con lo propuesto por la Asamblea de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo,

Vengo en concederle la Gran Cruz de la referida Orden, con antigüedad de 20 de junio de 1994, fecha en que cumplió las condiciones reglamentarias.

Dado en Palma de Mallorca a 28 de julio de 1995.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Defensa,  
GUSTAVO SUAREZ PERTIERRA

## MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA

**19253** RESOLUCION de 7 de agosto de 1995, del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se hace público la combinación ganadora, el número complementario y el número del reintegro de los sorteos del Abono de Lotería Primitiva (Bono-Loto), celebrados los días 31 de julio, 1, 2 y 4 de agosto de 1995 y se anuncia la fecha de celebración de los próximos sorteos.

En los sorteos del Abono de Lotería Primitiva (Bono-Loto) celebrados los días 31 de julio, 1, 2 y 4 de agosto de 1995 se han obtenido los siguientes resultados:

Día 31 de julio de 1995:

Combinación ganadora: 46, 36, 19, 11, 37, 21.  
Número complementario: 40.  
Número del reintegro: 4.

Día 1 de agosto de 1995:

Combinación ganadora: 34, 3, 27, 39, 7, 13.  
Número complementario: 17.  
Número del reintegro: 2.

Día 2 de agosto de 1995:

Combinación ganadora: 31, 4, 36, 20, 17, 7.  
Número complementario: 38.  
Número del reintegro: 4.

Día 4 de agosto de 1995:

Combinación ganadora: 28, 6, 41, 47, 4, 12.  
Número complementario: 45.  
Número del reintegro: 7.

Los próximos sorteos, que tendrán carácter público, se celebrarán los días 14, 15, 16 y 18 de agosto de 1995, a las veintidós quince horas, en el salón de sorteos del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle de Guzmán el Bueno, número 137, de esta capital.

Madrid, 7 de agosto de 1995.—La Directora general.—P. S., el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

## MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

**19254** RESOLUCION de 2 de junio de 1995, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la variante de la N-I (zona industrial de Villafraja) y de la N-623 en Burgos, de la Dirección General de Carreteras.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y su reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

Al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 8 de octubre de 1991, a la Dirección General de Política Ambiental, la memoria resumen del proyecto.

Recibida la referida memoria resumen, la Dirección General de Política Ambiental consultó, preceptivamente, al ICONA y a otras Administraciones y organismos previsiblemente afectados, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del reglamento, con fecha 16 de septiembre de 1993, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de organismos consultados así como una síntesis de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

El proyecto tiene por finalidad la definición de los trazados de las distintas opciones de la variante de la N-I (Zona Industrial de Villafraja) y de la variante de la N-623 en las proximidades de Burgos, con longitudes aproximadas de 7 y 16 kilómetros, respectivamente.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial de Burgos», el 10 de mayo de 1994 y en el «Boletín Oficial del Estado» el 26 de abril de 1994, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del reglamento, con fecha 17 de septiembre de 1994, la Dirección General de Carreteras, remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo, consistente en el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado del trámite de información pública.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo II.

Un resumen del resultado del trámite de información pública del estudio de impacto ambiental se acompaña como anexo III.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del su reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el pro-

yecto «Variante de la N-I (zona industrial de Villafraja) y de la N-623 en Burgos».

### Declaración de impacto ambiental

Examinando la documentación remitida se considera que, entre las variaciones contempladas, la solución I-B para la variante de la N-I (Villafraja); y la solución II-C, con la modificación propuesta por los Ayuntamientos de Quintanaortuño y Quintanilla Vivar, aceptada por la Dirección General de Carreteras, son ambientalmente viables con la ejecución de las recomendaciones expuestas en el estudio de impacto ambiental y cumpliendo las siguientes condiciones:

1. *Protección de los patrimonios histórico-cultural y del cinturón verde de Burgos.*—Se realizará un ajuste de trazado en las proximidades del enlace número 5, estudiándose una reducción de las dimensiones de dicho enlace y desplazando lo más posible (200-300 metros) en dirección suroeste el cruce con la N-623, con objeto de lograr un mayor alejamiento del exconvento de Fresdelval.

Se definirán y realizarán, en consulta con el Ayuntamiento de Burgos y el órgano competente de la Junta de Castilla y León, las medidas necesarias para minimizar el impacto visual negativo de la nueva vía sobre el vallecillo del exconvento de Fresdelval, y la afección sobre el pinar de repoblación que forma el cinturón verde de la ciudad. Se realizarán las necesarias prospecciones de campo durante la fase de construcción para el reconocimiento de potenciales restos arqueológicos, en especial en las terrazas del río Vena.

2. *Protección del sistema hidrológico.*—Se realizará, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Duero, un estudio hidrológico que analice el régimen de caudales de los cauces interceptados: río Vena, arroyo del Cotar, arroyo de las Descalzas, río de Morquillas, arroyo de Villatoro, arroyo de Cañizares, río Ubierna, arroyo de la Redonda, arroyo del Requejo, arroyo de Prados Largos y Arroyo del Rey, con objeto de justificar las dimensiones de los drenajes de la vía. En particular se estudiarán acuíferos y zonas de recarga atravesadas por la vía, y se determinarán las medidas para no afectarlos durante la construcción y explotación de este proyecto. Se definirán las medidas necesarias para evitar los riesgos de inundación en las zonas aledañas al río Vena y los riesgos de erosión de los taludes en la zona de cuestras del páramo.

No se realizarán trabajos de ningún tipo, ni se ubicarán canteras u otras zonas de extracción de materiales, instalaciones auxiliares de obra o zonas de ocupación temporal en áreas desde las que, directamente o por escorrentía o erosión, se pueda afectar significativamente las características hidrogeológicas de la zona.

3. *Protección contra el ruido.*—La nueva vía discurre próxima a los núcleos urbanos de Villatoro, Villafraja, Villimar, Quintanilla-Vivar, Quintanaortuño y Sotopalacios, por lo que se establecerán las medidas que proporcionen un nivel de inmisión de ruidos en la explotación de la vía con límites no superiores a 65 dB(A) Leq. de siete a veintitrés horas, y de 55dB(A) Leq. de veintitrés a siete horas, medidos a 2 metros y a cualquier altura de las fachadas de los edificios y en la zona deportiva de Villatoro.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá la necesidad de ampliación o modificación de las medidas correctoras realizadas.

4. *Mantenimiento de los servicios existentes.*—Durante la construcción y explotación de la nueva vía se asegurará, mediante el diseño de las estructuras necesarias y las medidas oportunas, el mantenimiento de los servicios existentes. A este respecto, cabe destacar la presencia en la zona de numerosos caminos rurales como el de Hurones, el de los Descalzos, el de Villimar, el de Nuestra Señora del Páramo, el de Pozas, el Real de Burgos, el de Celada de la Torre, el Camino Viejo al exconvento de Fresdelval, el de la Cuesta del Rey, el de Sotragero a Ubierna, el de Celadilla de Sotobrin, el de Santibáñez Zarzaga a Quintanaortuño, etc.

En la redacción del proyecto de construcción deberá tenerse en cuenta la presencia en la zona, con sus correspondientes condicionantes de seguridad, de los gasoductos Haro-Burgos-Madrid, Burgos-Cantabria-Asturias y sus diversos ramales.

5. *Definición de canteras, vertederos, obras auxiliares, defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.*—Se redactará un proyecto que, además de recoger las medidas y actuaciones ya definidas en el estudio de impacto ambiental, explicita:

Ubicación exacta, análisis ambiental y posterior restauración de las canteras u otras zonas de extracción de materiales, zonas de préstamo, de vertido, de tránsito de maquinaria, instalaciones auxiliares de la obra y caminos de acceso. En el caso de pretender utilizar en la ejecución de la obra puntos de extracción de materiales de cualquier tipo no incluidos

en el proyecto de construcción, deberá presentarse la documentación pertinente ante el órgano competente de la Comunidad Autónoma de Castilla y León para que se realice la correspondiente evaluación de impacto ambiental.

Restauración e integración paisajística de las áreas afectadas por la obra, con especial atención a las comprendidas dentro del cinturón verde de Burgos y del vallecillo del exconvento de Fresdelval, canteras, vertederos y zonas auxiliares, que deberá simultanearse con las actuaciones propias de la construcción de la vía, debiendo estar éstas ejecutadas en su totalidad con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de las obras.

6. *Seguimiento y vigilancia.*—Se redactará un programa de vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración. En él se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a:

Protección del patrimonio histórico-cultural y del cinturón verde de Burgos, a que se refiere la condición 1.

Protección del sistema hidrológico al que se refiere la condición 2.

Protección contra el ruido a la que se refiere la condición 3.

Mantenimiento de la continuidad de servicios a que se refiere la condición 4.

Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 5.

b) Al comienzo de la explotación y semestralmente durante un plazo de tres años desde la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre los niveles de ruido alcanzados en los lugares y períodos a los que se refiere la condición 3.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 5.

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 y/o la documentación referida en la condición 7, por parte de la Dirección General de Política Ambiental, podrán derivarse las actuaciones necesarias para una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

7. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la contratación de la obra, un escrito certificando la incorporación, en la documentación objeto de contratación, de los documentos y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece en su condicionado, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Proyecto de construcción de la modificación del trazado requerida en la condición 1.

Estudio hidrológico de cauces y de acuíferos, y medidas de protección a que se refiere la condición 2.

Diseño de las medidas correctoras pertinentes que aseguren los niveles de ruido inferiores a los límites a que se refiere la condición 3.

Proyecto a que se refiere la condición 5, que incluye la localización y plan de recuperación de canteras, graveras, zonas de préstamo y vertederos.

8. *Financiación de las medidas correctoras.*—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán en la memoria, anejo correspondiente, pliego de prescripciones y presupuesto a nivel de proyecto. También se valorarán los gastos derivados del plan de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del reglamento para la ejecución del

Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 2 de junio de 1995.—El Director general, José Ramón González Lastra.

## ANEXO I

### Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en la C.A. de Castilla y León .....	—
Presidencia de la Junta de Castilla y León .....	—
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio .....	X
Consejería de Cultura y Bienestar Social .....	—
Confederación Hidrográfica del Duero .....	X
ICONA .....	X
Unidad Técnica de Medio Ambiente .....	—
Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental (Junta de Castilla y León) .....	—
Cátedra de Ecología. Universidad de Salamanca .....	—
Federación Ecologista de Castilla y León .....	—
Asociación de Defensa y Estudios de la Naturaleza (ASDEN) ..	—
Centro de Estudios del Medio Ambiente .....	—
Gobierno Civil de Burgos .....	X
Diputación Provincial de Burgos .....	—
CODA .....	—
AEDENAT .....	—
ADENA .....	—
SEO .....	X
Grupo de Estudios Defensa de los Ecosistemas Burgaleses .....	—
Colectivo Ecologista de Burgos .....	—
Grupo Naturalista CIE .....	—

Un resumen contenido ambiental pertinente de las contestaciones a las consultas es el siguiente:

ICONA informa de la existencia de un tramo fluvial, en el río Arlanzón, comprendido entre el puente de Villasur de Herreros y el puente junto a la vía del ferrocarril y la N-120 en Burgos, que ha sido designado por el Estado Español tramo protegido de interés ciprínico, de acuerdo a la Directiva 78/659/UE, relativa a la calidad de las aguas continentales que requieren protección o mejora para ser aptas para la vida de los peces. Asimismo informa que en dicho tramo se ha constatado la presencia de nutria.

El Gobierno Civil de Burgos, recogiendo el informe de la Dirección Provincial de Agricultura, Pesca y Alimentación, señala que entre las dos opciones A y B que se contemplan para la variante de la N-623, se considera más adecuada, desde el punto de vista ambiental, la solución B, por su menor ocupación de cultivos y su menor impacto visual negativo perceptible desde la ciudad.

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, informa que el trazado propuesto (hasta el cruce con la N-623, aproximadamente a un kilómetro al norte de Villatoro) discurre por terrenos agrícolas o baldíos de escaso valor paisajístico o ambiental, pero destaca que podría verse afectado el monte consorciado denominado «Cinturón Verde de Burgos» (parcelas de Villatoro y Villimar), poblado de pinos de repoblación, por lo que deberán definirse las medidas necesarias para evitar o minimizar dicha afección.

La Sociedad Española de Ornitología informa que el proyecto no afecta a ningún área de importancia internacional para las aves; no obstante recomienda la realización de los estudios necesarios para discernir el posible impacto del proyecto sobre la fauna en general y las aves en particular.

## ANEXO II

### Estudio de impacto ambiental

#### Contenido:

El estudio propone definir, en líneas generales, los trazados de las soluciones más recomendables para mejorar los accesos a la ciudad de Burgos desde la N-1 y la N-623.

El estudio denomina tramo I a la variante de Villafra y tramo II en la variante de la N-623. En el tramo I contempla dos soluciones de trazado muy similares, A y B, y en el tramo II contempla cuatro opciones: Dos al este de la actual N-623, A y B, y dos al oeste de ella, C y D.

La sección transversal tipo del tramo I es de autovía en dos calzadas de 7/10,5 metros con mediana de 12 metros. Para el tramo II, en los 2,65 primeros kilómetros (hasta el enlace número 4) se proyecta la misma sección transversal que para el tramo I, y para los 15,6 kilómetros restantes se proyecta una sola calzada de 7/12 metros.

#### Solución I-A:

Tiene una longitud de 6,9 kilómetros. Se inicia en las proximidades de la intersección del ferrocarril Madrid-Irún con la N-1, en su tramo de autopista que conforma la circunvalación Sur de Burgos, y discurre en dirección norte, cruzando la antigua N-1 y posteriormente el río Vena. A continuación gira hacia el este discuriendo al norte del núcleo urbano de Villafra, hasta el enlace de Rubena, donde se conecta con la N-1 actual. Antes de dicho enlace la variante pasa por debajo de la carretera BU-V-5007 de Burgos a Cotar y sobre el río Vena y el ferrocarril Madrid-Irún. En el enlace de Rubena la variante pasa bajo las estructuras existentes de la A-1 y es en esta zona donde se propone la transición a carretera convencional.

#### Solución I-B:

Tiene la misma longitud que la solución I-A y un trazado análogo, con la única variación de un desplazamiento hacia el sur desde el punto kilométrico 2,300, con el fin de minimizar las excavaciones a media ladera. El máximo desplazamiento es de 85 metros a la altura del punto kilométrico 2,800 y a partir de aquí se va haciendo coincidente con la opción A.

#### Solución II-A:

Tiene una longitud de 14,4 kilómetros y su origen en la N-1, en el enlace del aeródromo. Transcurre en dirección norte durante 1 kilómetro, cruzando el río Vena y posteriormente gira hacia el oeste circunvalando el núcleo urbano de Villimar. Cruza el río Morquillas y la carretera a Hurones. A unos 400 metros de este último cruce se prevé una glorieta (enlace 4) que servirá primordialmente para la conexión de las variantes en estudio con Burgos. Desde dicho enlace la variante salva los páramos de Burgos mediante dos túneles, en dirección norte, de 350 y 600 metros, cruzando entre ellas el arroyo de Villatoro. A la salida del segundo túnel el trazado discurre paralelamente en la N-623 y al este de ella, circunvalando por el este los núcleos de Vivar del Cid y Sotopalacios. A continuación cruza el río Ubierna, el ferrocarril, otra vez el río Ubierna, y la C-629, conectando con la N-623 una vez pasado Quintanaortuño, que se circunvala por el este.

#### Solución II-B:

Tiene una longitud de 13,8 kilómetros y prácticamente coincide en su trazado con la opción I-A hasta la glorieta del enlace número 4, presentando un ligero desplazamiento hacia el norte respecto a II-A un poco antes de dicho enlace. El trazado continúa discuriendo paralelamente al camino de Quintanilla de Vivar a Villimar y próximo a él, dejando al oeste la solución II-A. Salva los páramos de Burgos mediante un túnel de 1.550 metros y posteriormente, su trazado coincide con el de la opción II-A.

#### Solución II-C:

Tiene una longitud de 15,6 kilómetros. Coincide en su trazado con la opción II-A hasta el enlace número 4. Desde él se desvía hacia el noroeste salvando el páramo de Burgos con un túnel de 500 metros, cruzando el camino de Fuente Pastora, el arroyo de Villatoro y la actual N-623, con un enlace en este último cruce. El trazado continúa en dirección norte y sensiblemente paralelo por el oeste a la actual N-623, cruzando la carretera de Sotragero. Cruza el río Ubierna, circunvala igualmente el núcleo de Quintanaortuño por el oeste y se va aproximando hasta conectar con la actual N-623 al norte de Quintanaortuño, después de cruzar el río Ubierna y la carretera de Avellanosa del Páramo.

#### Solución II-D:

Tiene una longitud de 16 kilómetros y coincide en su trazado con las soluciones II-A y II-C hasta el enlace número 4. Continúa primero hacia el este y luego hacia el norte, al sur de la solución II-C, salvando el páramo de Burgos mediante un túnel de 400 metros. Cruza la N-623, conectándose con ella mediante un enlace situado unos 400 metros al sur del correspondiente a la solución II-C. Sigue después el trazado hacia el norte sen-

siblemente paralelo a la opción II-C, a unos 80 metros al oeste de ella, coincidiendo con ella a partir de, aproximadamente, el kilómetro 10.

El estudio de impacto ambiental realiza un análisis de la situación preoperacional de la zona del proyecto examinando los factores del medio físico (abiótico y biótico), socioeconómico (demografía, usos del suelo, vías de comunicación, sectores económicos y patrimonio sociocultural) y perceptual susceptibles de verse afectados por el proyecto. Incluye cartografía temática y un reportaje fotográfico.

De la información proporcionada por el inventario del estudio se deducen los siguientes aspectos de interés:

Existencia en la zona del pinar de repoblación de pino silvestre que constituye parte del cinturón verde de Burgos y es zona de esparcimiento de la población.

No afección a elementos catalogados del patrimonio histórico artístico o zonas de yacimientos arqueológicos; sólo en las terrazas del río Vena cabría la posibilidad de encontrar restos prehistóricos.

Existencia de dos puntos singulares de elevada fragilidad visual: El vallecillo del exconvento de Fresdelval y el contorno del núcleo urbano de Quintanaortuño.

Inexistencia de lugares en la zona que merezcan ser clasificados como puntos de interés geológico o como paisajes protegidos.

Presencia de numerosas fuentes y manantiales, entre los que destaca el manantial del Rey de Rubena incluido en el Inventario Nacional de Aguas Mineromedicinales.

Existencia de núcleos fuertemente degradados como resultado de una elevada erosión y de la acción antrópica (agricultura y repoblaciones en terrazas).

Presencia de encharcamientos y zonas hidromorfas en las proximidades del cauce del río Ubierna y algunas áreas con riesgo de inundación en las inmediaciones del río Vena.

Riesgo de deslizamiento en las zonas de cuesta del páramo en los taludes a realizar.

La identificación y valoración de impactos la aborda el estudio mediante empleo de matrices de identificación de efectos y de valoración numérica de los impactos, obteniendo una valoración global para cada alternativa mediante suma ponderada.

El estudio destaca como alteraciones más significativas sobre los procesos del medio abiótico los deslizamientos, la erosión y la ocupación del suelo. Para el tramo I considera mayores estas alteraciones para la solución A. Para el tramo II concluye que los riesgos mencionados van de mayor a menor importancia en las soluciones A, B, D y C; y la pérdida por ocupación del suelo es de mayor a menor importancia en las soluciones A, C, D y B. Respecto al medio biótico, el estudio considera poco importantes las alteraciones de las distintas alternativas sobre las comunidades vegetales, estimando que éstas son similares en las dos soluciones del tramo I y mayores en las soluciones A y B, para el tramo II, por afectar éstas a comunidades de mayor valor ecológico. En relación con la fauna, el estudio estima que las alteraciones serán de poca importancia dado el elevado grado de antropización de la zona, y establece un gradiente de afección, de mayor a menor, para las soluciones A y B del tramo I, y para B, A, C y D del tramo II, en función de la mayor distancia a las carreteras N-I y N-623 existentes.

Respecto a las alteraciones sobre el paisaje el estudio estima que no hay grandes diferencias entre las distintas alternativas, encontrando similares las cuencas de visualización de las dos opciones del tramo I; mientras que, para el tramo II, considera que la mayor afección la produce la solución A con un 34 por 100 de afección a la cuenca general. En relación con la fragilidad del paisaje el estudio detecta un punto de alta fragilidad en las opciones II-C y II-D en las cercanías del monasterio de Fresdelval, calificando de severo dicho impacto, aunque algo menor en la II-D.

La opción D, no obstante, produce una mayor afección sobre el núcleo urbano de Villatoro al pasar a menos de 200 metros de algunas casas y zonas deportivas.

Por lo que se refiere al impacto sobre el medio socioeconómico, el estudio estima que no existen diferencias entre las afecciones de las dos soluciones del tramo I, mientras que para el tramo II considera mayor el riesgo de accidentes durante la explotación en las soluciones A y B. Las soluciones II-C y II-D interceptan mayor número de servidumbres que la II-A y II-B.

El estudio de impacto, tras destacar las escasas diferencias que existen entre los impactos producidos por las diferentes soluciones, elige I-B y II-C por su menor afección al medio ambiente; estableciendo una serie de medidas correctoras, la mayoría de carácter genérico, entre las que se incluyen:

Riegos periódicos en las pistas en las proximidades de núcleos urbanos y de las intersecciones con carreteras; alejamiento de las infraestructuras auxiliares de obra de poblaciones, ríos y arroyos, ubicándolas en zonas llanas y que no requieran talado de arbolado; identificación de puntos críticos por inestabilidad de las laderas, con objeto de evitar en ellas los movimientos de maquinaria pesada; cálculo de las pendientes en taludes de desmonte de acuerdo con el tipo de terreno siguiendo las especificaciones del estudio; suavizamiento de las cabeceras de grandes taludes que superen la relación 1,5 V/1H y utilización exclusiva de materiales de préstamo procedentes de las explotaciones cercanas en activo inventariadas en el estudio.

Dimensionado adecuado de las infraestructuras de paso sobre ríos y arroyos con especial atención a los cruces sobre el río Vena debido al peligro de inundaciones existentes en la zona; conservación del ecosistema ripario evitando cualquier afección por la obra; revegetación de taludes próximos a cualquier curso fluvial con especies riparias existentes en el área, hidrosiembra, alcanzando una cobertura mínima del 75 por 100, y restauración paisajística apoyándose en la regeneración de la flora afectada, empleando como sustrato las tierras vegetales que se habrán retirado de forma selectiva antes de cualquier movimiento de tierras de la obra y que habrán sido tratadas mediante abonado y siembra en pilas inferiores a 1,5 metros de altura.

Adecuación de pasos inferiores y drenajes como pasos para fauna.

Medición de niveles sónicos en los puntos críticos identificados en el estudio una vez puestas en funcionamiento las variantes, contraste con los niveles teóricos previstos y ejecución de las medidas correctoras pertinentes que se deriven de este contraste. Remisión a los ayuntamientos de un informe conteniendo los niveles acústicos previsibles en terrenos donde no existan construcciones actualmente para que se tengan en cuenta a la hora de recalificar terrenos.

El programa de vigilancia ambiental incluido en el estudio esboza un plan de seguimiento y control de los niveles sónicos en la fase de explotación de la obra, de las repercusiones de la obra sobre la estabilidad de los suelos y sobre las afecciones a la vegetación y la fauna, en la fase de ejecución; junto con la valoración final de la correcta aplicación de las medidas correctoras y el seguimiento durante un mínimo de 5 años de la viabilidad de la restauración paisajística.

El estudio incluye un documento de síntesis.

Análisis del contenido:

El estudio de Impacto Ambiental no tiene en cuenta las contestaciones a las consultas realizadas al inicio del procedimiento, puesto que no da respuesta al informe de ICONA, descartando la posible afección a la cuenca de recepción del río Arlanzón en el tramo protegido por la Directiva 78/659/UE, que no parece estar afectada por las obras de este proyecto; tampoco recoge la existencia del tramo fluvial protegido en el inventario ambiental. Asimismo, no esclarece la confusión existente en relación con las dos soluciones de la variante de la N-623 contempladas en la contestación a las consultas previas del Gobierno Civil de Burgos, A y B, frente a las cuatro que contempla el estudio de impacto: II-A, II-B, II-C y II-D. A y B parecen corresponderse aproximadamente con II-D y II-C.

El análisis de la situación preoperacional del estudio presenta ciertas deficiencias como la no inclusión de una relación de los cursos fluviales intersectados por la vía ni su representación cartográfica; la reducción del estudio de la fauna a una relación de especies sin valoración alguna de su interés para la conservación ni su localización en la zona de estudio; la no mención ni representación cartográfica de los numerosos caminos rurales ni de los gasoductos existentes en la zona y afectados por la vía, la no valoración de la afección al cinturón verde de Burgos, etc.

No se ha estudiado ni valorado explícitamente el movimiento de tierras ni la posible afección a las fuentes y cursos fluviales existentes.

En los criterios de valoración de los impactos no se ha tenido en cuenta el concepto de sinergia. Las medidas de valoración de impactos por alternativas están incompletas y no reflejan totalmente la explicación de los impactos dada en el estudio.

Las medidas correctoras y el plan de vigilancia ambiental adolecen de generalidad, aunque el propio estudio indica que deberán desarrollarse más detalladamente en el proyecto de construcción.

### ANEXO III

#### Resumen de la información pública

Alegantes:

Organismos públicos:

Ayuntamiento de Burgos.

Ayuntamiento de Quintanaortuño.

Ayuntamiento de Quintanilla-Vivar.  
 Junta Vecinal de Vivar del Cid.  
 Ayuntamiento de la Merindad de Río Ubierna.  
 Ayuntamiento de Rubena.  
 Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León.  
 Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León.  
 Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.  
 Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario, del MOPTA.

**Particulares y Asociaciones:**

Don Gerardo Sanz-Rubert Ortega.  
 Don David Sanz-Rubert Ortega.  
 Doña María Victoria Ortega Reyes.  
 Don Félix Ortega Carrión.  
 Don Manuel Sanz Ortega.  
 Don José Antonio Díez Arnaiz.  
 Doña Concepción Moliner Pérez del Molino.  
 Don Jesús Segura Muñoz.  
 Don Miguel Angel García Garrido (ENAGAS, S.A.).  
 Convergencia Ciudadana (Agrupación ciudadana por el desvío del ferrocarril).

Los aspectos ambientales más significativos mencionados en las alegaciones son:

El Ayuntamiento de Burgos expone su conformidad con las determinaciones del estudio informativo, reconociendo su incidencia en los trabajos de revisión del Plan General de Ordenación Urbana.

El Ayuntamiento de Quintanaortuño, por acuerdo aprobado por unanimidad del Pleno del Ayuntamiento, propone una modificación de la opción C del tramo II, desplazándolo hacia el oeste con el fin de separarlo más de los núcleos de población, para no condicionar su futuro desarrollo y por afectar a terrenos que estima de menor valor desde el punto de vista agrícola y de la concentración parcelaria. Al proponer el alejamiento de los núcleos urbanos incluye también en su argumentación la excesiva proximidad de la opción C a Quintanilla-Vivar. El trazado propuesto enlaza con la N-623 1.500 metros al norte del final de la opción C.

El Ayuntamiento de Quintanilla-Vivar, en sesión extraordinaria, da respaldo a la opción propuesta por el Ayuntamiento de Quintanaortuño, argumentando las mismas razones antes expuestas.

La Junta Vecinal de Vivar del Cid, pedanía de Quintanilla-Vivar, asume la alegación del Ayuntamiento de Quintanaortuño y resalta su rechazo expreso a la opción A.

El Ayuntamiento de la Merindad del Río Ubierna, a través de un escrito remitido por su Alcalde-Presidente, don Porfirio Sedano del Val, en nombre y representación de dicho Ayuntamiento, expresa su conformidad con la opción C propuesta.

El Ayuntamiento de Rubena expresa su preocupación por la posible afección a su actual enlace con la carretera N-I, a los caminos agrícolas que actualmente conectan con dicha carretera, y a los accesos al hotel «Ciudad de Burgos» y a las fincas colindantes con la nueva infraestructura.

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León considera la solución C como la de menor impacto ambiental y propone aproximar el enlace 5 a Burgos disminuyendo también sus dimensiones que considera exageradas, para minimizar la afección al monasterio de Fresdelval. Expone además la obligatoriedad de realizar un estudio detallado del volumen de excavación, así como del tratamiento de dichos escombros y de los taludes con objeto de lograr su máxima integración en el entorno.

La Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León, a través de la Dirección General de Transportes y Carreteras, considera adecuados los razonamientos expuestos en el estudio informativo, considera favorable la alternativa propuesta, no obstante condiciona su informe favorable a cualquiera de las alternativas contempladas en el estudio y, en particular, a la alternativa C propuesta, a la realización de un tramo nuevo de carretera para enlazar, entre Sotopalacios y Quintanaortuño, la nueva infraestructura con la C-629. Solicita, también, la adecuación del enlace número 5 para permitir realizar todos los movimientos de forma directa.

La Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León señala la posibilidad de que la opción C del tramo II pudiera afectar negativamente al monasterio de Fresdelval (declarado bien de interés cultural desde 1931) por lo que solicita copia del proyecto para su estudio.

Don Gerardo Sanz Rubert-Ortega expone el gravísimo impacto que sobre el paisaje del Valle de Fresdelval causa, a su juicio, el trazado de la solución C del tramo II, y en menor medida, el de la solución D. Resalta la protección

especial a la que está sometida dicha área en el Plan General de Ordenación Urbana vigente y que, en los objetivos urbanísticos recogidos en la memoria del avance de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana, se definen los márgenes del río Vena y los alrededores del monasterio de Fresdelval, monumento histórico-artístico, como zonas de especial interés por la conservación por su vegetación, fauna y paisaje, así como por razones culturales. Por todo ello solicita una revisión del trazado.

Don David Sanz-Rubert Ortega, en base a su concepción de los municipios del Valle de Ubierna como zona de expansión de Burgos para uso residencial, expone su preocupación porque la nueva vía pueda poner una barrera física que impida su desarrollo y las aísle de Burgos, degradando su calidad de vida. Indica que las soluciones A y B, por encontrarse más alejadas de los núcleos urbanos, facilitan la futura conversión de la vía rápida en autovía y condicionan menos el desarrollo urbano. Al discurrir ambas al este de la N-623 e intersectar con la C-629 recogen el tráfico de esta última. Resalta la, a su juicio, no muy importante diferencia de costes de la opción A frente a la C o la D. Concluye solicitando una revisión de la selección de alternativas realizada.

Doña Victoria Ortega Reyes considera que la opción C seleccionada implica un excesivo desplazamiento hacia el norte de la circunvalación de Burgos, al que hay que añadir la afección que conlleva al cinturón verde de Burgos en el paraje de Fresdelval. Solicita el estudio de un trazado situado más al sur.

Don Félix Ortega Carrión destaca la importancia de los terraplenes y desmontes a realizar en la solución II-C, frente al monasterio de Fresdelval. Resalta la elevada fragilidad visual de este punto y recuerda que el estudio de impacto ambiental considera algo menor el impacto sobre el paisaje del vallecillo del exconvento producido por la solución D frente a la C. A su juicio, el impacto sobre el paisaje y el ecosistema en esta zona debe ser calificado de crítico en vez de severo. Solicita una rectificación del trazado.

Don Manuel Sanz Ortega, como propietario de la finca «Fresdelval», realiza las mismas consideraciones que don Gerardo Sanz Rubert-Ortega y añade otras sobre el alto valor de los terrenos afectados por la solución C, en la finca de la que es administrador, señalando el perjuicio económico que se ocasiona y sugiriendo la posible inviabilidad de la explotación agraria restante. Adjunta planos de la finca con indicación de la zona afectada.

Doña Concepción Moliner Pérez del Molino, copropietaria de la finca «El Montecillo», situada frente al aeródromo de Villafría, expone las distintas afecciones que origina a ésta el trazado presentado a información pública, entre las que cabe destacar, desde el punto de vista ambiental, la posible afección a manchas de encina de valor paisajístico y con aprovechamiento forestal.

Don Miguel Angel García Garrido, en nombre y representación de «ENAGAS, S. A.», expone la existencia, en la zona de la nueva infraestructura de gasoductos Haro-Burgos-Madrid, Burgos-Cantabria-Asturias y red de distribución de Gamonal, indicando las condiciones que deberán tenerse en cuenta a la hora de redactar el proyecto.

**19255** *CORRECCION de errores de la Orden de 3 de julio de 1995 por la que se autoriza a «Telefónica de España, Sociedad Anónima» a transmitir totalmente a su compañía filial «Telefónica de Servicios Móviles, Sociedad Anónima» la concesión administrativa para la prestación del servicio de telefonía móvil automática en su modalidad G.S.M.*

Advertido error en la inserción de la citada Orden, publicada en el «Boletín Oficial del Estado», número 175, de 24 de julio en curso, se formula la siguiente rectificación:

Página 22711, título, donde dice: «Orden de 3 de julio de 1995...», debe decir: «Orden de 28 de junio de 1995...».

Página 22712, penúltima línea, donde dice: «Madrid, 3 de julio...», debe decir: «Madrid, 28 de junio...».