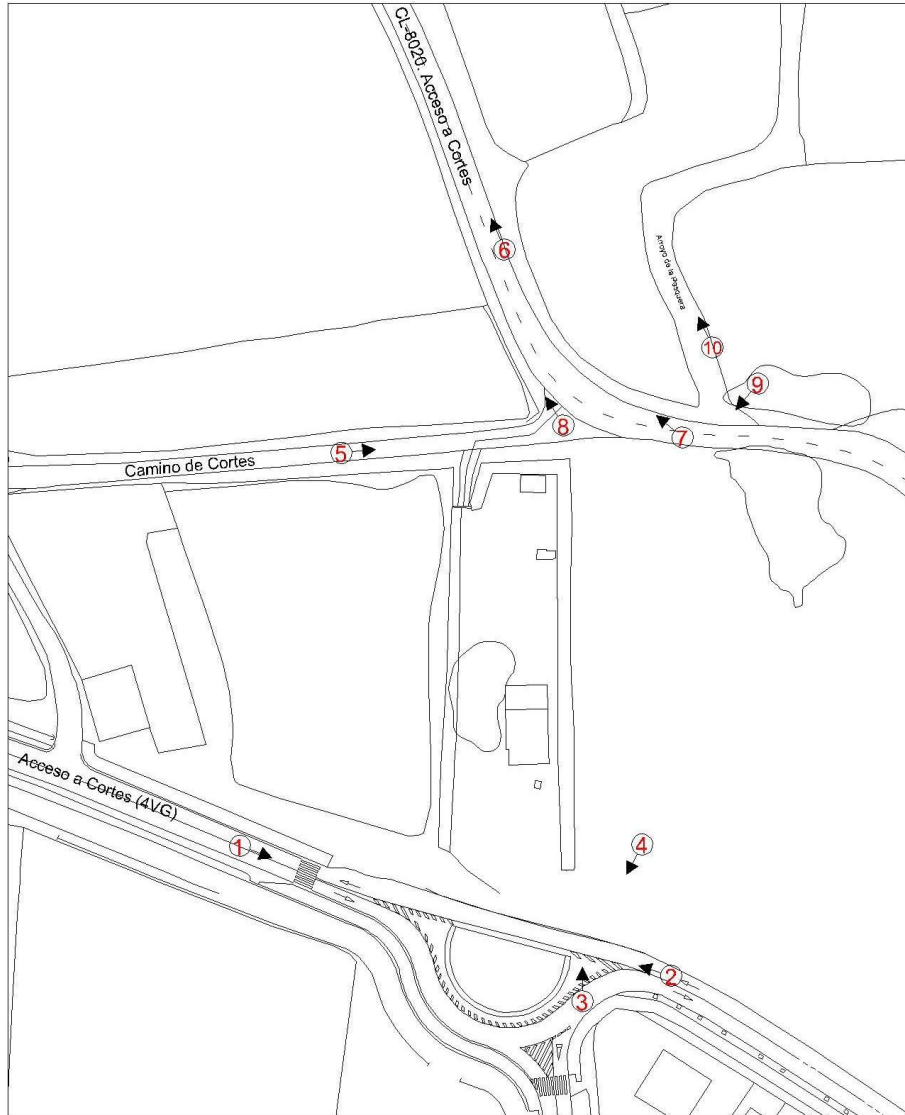


ANEXO I
REPORTAJE FOTOGRÁFICO

ANEJO I. REPORTAJE FOTOGRÁFICO



1. Semiglorieta de acceso a Cortes. Vista hacia el este, dirección barrio de Cortes.
2. Semiglorieta de acceso a Cortes. Vista hacia el oeste, dirección Burgos.
3. Pozos de registro se pluviales y residuales en semiglorieta de acceso a Cortes.
4. Vertido de pluviales a cauce abierto
5. Final del camino de las Casillas a Cortes en encuentro con la carretera de Cortes CL-8020
6. Carretera de Cortes CL-8020 en el tramo contiguo al suelo afectado.
7. Carretera de Cortes desde final de camino de las Casillas a Cortes.
8. Detalle de cauce de arroyo de la Pesquera.
9. Paso del arroyo de la Pesquera bajo carretera de Cortes CL-8020 y curso inicial paralelo a la carretera.
10. Detalle de estado actual del cauce de arroyo de la Pesquera.



1. Semiglorieta de acceso a Cortes. Vista hacia el este, dirección barrio de Cortes.



2. Semiglorieta de acceso a Cortes. Vista hacia el oeste, dirección Burgos.



3. Pozos de registro de pluviales y residuales en semiglorieta de acceso a Cortes.



4. Vertido de pluviales a cauce abierto.



5. Final del camino de las Casillas a Cortes en encuentro con la carretera de Cortes CL-8020



6. Carretera de Cortes CL-8020 en tramo contiguo al suelo afectado



7. Carretera CL-8020, desde final de camino de las Casillas a Cortes.



8. Detalle de cuneta en carretera de Cortes CL-8020



9. Paso del arroyo de la Pesquera bajo carretera de Cortes CL-8020 y curso inicial paralelo a la carretera.

10. Detalle de cauce de estado actual del arroyo de la Pesquera.



ANEXO II

TRÁFICO Y MOVILIDAD

ANEJO II. TRAFICO Y MOVILIDAD

El Plan Especial al definir infraestructuras no genera nuevos desplazamientos ni altera los flujos de tráfico en cuanto origen y destino. Sin embargo, modifica la red viaria existente al introducir una nueva vía ciclista y reformar la glorieta de acceso oeste al Barrio de Cortes.

Ambas actuaciones están previstas y valoradas en el PP del sector S-37 mediante Estudio de Tráfico y Movilidad que tiene por objeto analizar el impacto que sobre el viario existente y previsto tendrá la puesta en servicio del ámbito comercial que ordena y la capacidad del viario para acoger, con garantías de seguridad y nivel de servicio aceptable, el incremento de demanda generada por el centro comercial y de ocio.

Por tanto, sólo procede en este Plan Especial remitirse a ese Estudio de Tráfico del sector S-37, redactado por Prointec, verificando que la definición detallada de las infraestructuras que se realiza, responde a las condiciones analizadas ese el Estudio.

Glorieta del Viario 4-VG

Se reproduce a continuación parte del contenido del Estudio de Tráfico y Movilidad referido a la funcionalidad actual de la glorieta de acceso a Cortes:

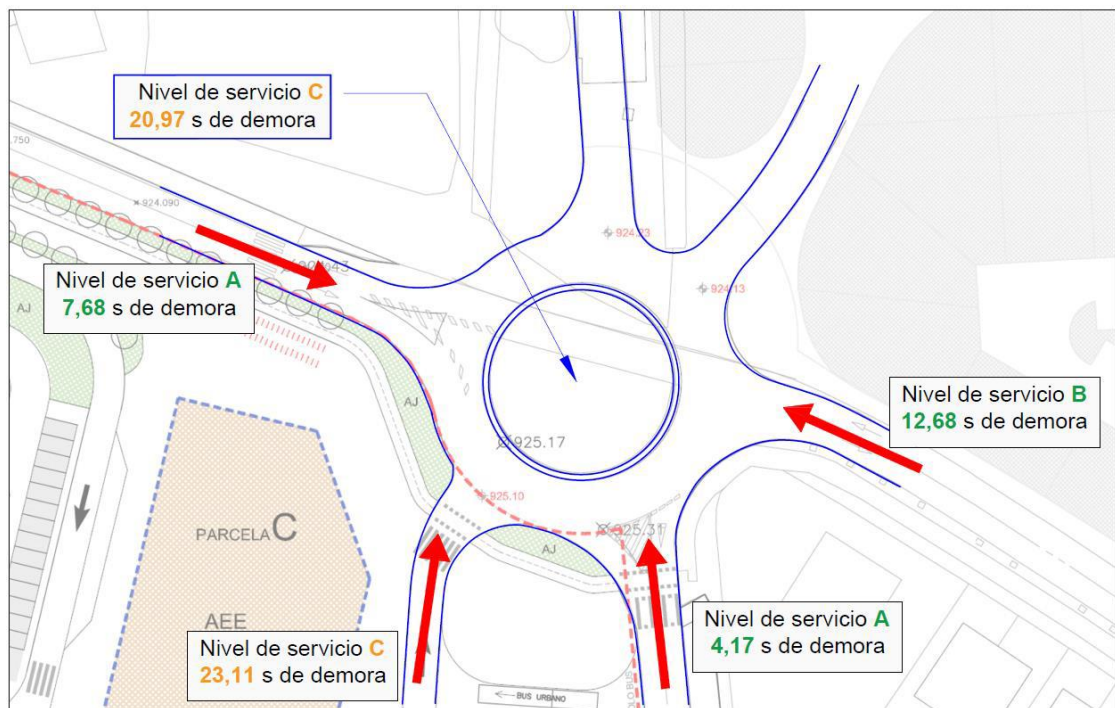
La vía 4-VG conforma junto con la glorieta, el acceso principal al barrio de Cortes y por ende al sector 37, tiene una sección viaria formada por un carril de circulación por sentido con anchura de 3,5 metros. En sentido entrada al barrio de Cortes, en la margen derecha, la sección cuenta con un arcén de 1,5 metros de anchura mientras que, en sentido contrario, la calzada no cuenta con arcén sino con una acera peatonal dotada de luminarias.

Este viario no presenta ningún problema reseñable en su trazado, si bien la intersección con el viario que da acceso al desarrollo del sector 37, se resuelve actualmente con una semiglorieta partida que no permite realizar los giros a izquierdas. Esta situación es particularmente disfuncional a la hora de ordenar el tráfico ya que provoca recorridos innecesarios por el interior del barrio de Cortes.



El Estudio de Tráfico y Movilidad, una vez evaluados los parámetros de tráfico futuro generado por el servicio del sector comercial S-37, concluye la adecuación del diseño establecido por el Plan Parcial, al que se atiene este Plan Especial para las definiciones de esta parte del 4-VG:

*Finalmente, para realizar el cálculo del nivel de servicio en la nueva glorieta de acceso al sector 37, a pesar de contar con 6 ramales, se han considerado los 4 principales, desestimándose el tráfico de entrada por los dos ramales situados al norte debido al complicado desarrollo urbanístico que tienen dichos ramales y por considerar que van a presentar intensidades demasiado bajas como para tener un impacto significativo en el nivel de servicio global de la intersección. Así, la demora global es de 29,12 segundos correspondiente a un **nivel de servicio D***



ANEXO III

ANALISIS DE RIESGOS

ANEJO III. ANÁLISIS DE RIESGOS Y PROTECCIÓN CIUDADANA

ÍNDICE

1. INFORMACION PREVIA

- 1.1. OBJETO.
- 1.2. MARCO LEGAL.
- 1.3. SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO.

2. ANALISIS DE RIESGOS NATURALES Y TECNOLOGICOS DELAMBITO TERRITORIAL

- 2.1 DEFINICION DE RIESGO.
- 2.2 CLASIFICACION DE LOS RIESGOS.
- 2.3 METODO DE EVALUACION DE LOS RIESGOS
- 2.4 VALORACION DE LOS RIESGOS.

3. TABLA DE VALORACIÓN

4. PLAN DE ACTUACION ANTE SITUACIONES DE RIESGO

5. CONCLUSIONES

1. INFORMACIÓN PREVIA

1.1. OBJETO

El presente estudio desarrolla el análisis de riesgos y protección ciudadana del Plan Especial en cumplimiento a lo establecido en el art. 12. *La Ordenación del Territorio y el Urbanismo como prevención de los riesgos*, de la ley 4/2007, de 28 de marzo, de Protección Ciudadana de Castilla y León, donde se establece en su apartado primero que *Los instrumentos de ordenación del territorio y de planeamiento urbanístico serán sometidos a informe preceptivo del órgano competente en materia de protección ciudadana, en relación con las situaciones de riesgo que pueda provocar el modelo territorial adoptado en ellos.*

Se analizan los riesgos, tanto naturales como tecnológicos del ámbito de actuación del Plan Especial de Infraestructuras y Servicios en el barrio de Cortes, con especial atención a la afectación por la planificación de:

- Establecimiento SEVESO, afectado por el R.D. 1254/1999.
- Plan de inundaciones de Castilla y León (INUNCyL).
- Plan de Incendios Forestales de Castilla y León (INFOCAL).
- Plan de Accidentes en el Transporte de Mercancías peligrosas por Ctra. Y FF.CC. (MPCyL).
- Plan de Emergencia Nuclear de Burgos (PENBU).
- Plan de Emergencia Municipal de Burgos (PEMBUR).

1.2. MARCO LEGAL

El principal marco legal no exhaustivo a tomar en consideración en el municipio de Burgos es el siguiente:

- Ley 4/2007, de 28 de marzo de Protección Ciudadana de Castilla y León.
- Real Decreto 1254/1999, de 16 de Julio, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas. (SEVESO).
- Real Decreto 1196/2003, de 19 de septiembre, por el que se aprueba la Directriz básica de protección civil para el control y planificación ante el riesgo de accidentes graves en los que interviene sustancias peligrosas.
- Plan de Emergencia Nuclear exterior a la central Nuclear de Santa María de Garoña (Burgos). (PENBU)
- Plan Territorial de Protección Civil de Castilla y León. (PLANCAL)
- Plan Especial de Protección Civil ante emergencias por accidentes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril de Castilla y León. (MPCyL).
- Plan de Protección Civil ante el riesgo de inundaciones en la Comunidad Autónoma de Castilla y León (INUNCyL).
- Plan Especial de Protección Civil ante el riesgo de Incendios Forestales de Castilla y León. (INFOCAL)
- Plan de Emergencia Municipal de Burgos. (PEMBUR)

1.3. SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO

El suelo afectado por este Plan Especial está situado en el municipio de Burgos, emplazado en el entorno de la glorieta de acceso al barrio de Cortes por la calle Mercedes Cabello Echave, y oeste del área de planeamiento asumido S-19 en una franja que continúa por lado derecho (oeste) de la carretera de Burgos a Cortes hasta el punto kilométrico 1,32.

2. ANALISIS Y RIESGOS

2.1 DEFINICIÓN DE RIESGO

El Plan de Emergencias Municipal de Burgos, establece que los riesgos se pueden definir de varias maneras, una de las definiciones más común aceptadas es la de *“proximidad de una contingencia”*, pero existen otras maneras distintas de definir el riesgo: *“el riesgo es un estado latente de peligro que, ante la presencia de un elemento desencadenante, puede desembocar en un suceso indeseable (accidente o siniestro)”*, *“el riesgo de un suceso futuro, probable, incierto e independiente de la voluntad de las personas, que de tener lugar causa unas consecuencias no deseables”*.

Un *siniestro o accidente*, es el resultado del desencadenamiento de alguno de los riesgos presentes con los que convivimos, de modo que generan daños y pérdidas.

La clasificación se establece por su origen como riesgos naturales y riesgos tecnológicos o antrópicos. Los riesgos naturales tienen su origen los fenómenos naturales de rango extraordinario y los riesgos antrópicos están originados o desencadenados por las actividades humanas.

La *catástrofe* es el efecto perturbador que provoca sobre un territorio y la sociedad asentada en el mismo, un fenómeno natural de rango extraordinario.

Desastre es cuando las consecuencias provocadas por la concurrencia de este episodio natural alcanzan tal magnitud que se ocasionan situaciones dramáticas en la población y las pérdidas económicas y sociales (bienes y vidas humanas) son muy elevadas.

La presencia inevitable de los riesgos produce inseguridad, de modo que es preciso buscar las pautas de conducta que disipen esa inseguridad y proporcionen la tranquilidad necesaria. Para conseguir esta relativa tranquilidad, se ha de buscar, por tanto, una protección contra el accidente y con la misma se intentará alcanzar el máximo grado de seguridad posible. Para alcanzar relativos niveles de protección, es necesario conocer los riesgos presentes para poder protegernos de los posibles accidentes. Con este conocimiento de los riesgos, se puede reducir la ocurrencia de los mismos o cuando menos minimizar de una manera notable sus efectos.

2.2 CLASIFICACION DE LOS RIESGOS

Para el estudio de los riesgos del ámbito a estudiar se han clasificado en RIESGOS NATURALES, consecuencia de episodios asociados en su totalidad a causas naturales y RIESGOS TECNOLÓGICOS, producidos directa o indirectamente por el hombre y sus actividades en el entorno social.

Los riesgos tecnológicos se relacionan con las actividades humanas e incluyen las estructuras fijas o móviles construidas por el hombre, los riesgos derivadas del uso y aplicación de las tecnologías, y los ocasionados por las concentraciones humanas, provocados por la aglomeración de personas en lugares y momentos determinados.

Los riesgos naturales se encuentran constituidos por aquellos elementos o procesos del medio físico o biológico, perjudiciales para el hombre y sus actividades. Son causados por fuerzas ajenas al hombre y pueden dar lugar a sucesos extremos de carácter excepcional originado situaciones de grave peligro, catástrofe o calamidad pública. En definitiva, son los riesgos que tiene su origen en fenómenos naturales, condicionados por las características geográficas, geológicas o particulares de cada región determinada.

De acuerdo con los riesgos planteados en el Plan de Emergencia Municipal de Burgos (PEMBUR), los RIESGOS TECNOLÓGICOS son los siguientes:

1. Riesgos en el transporte:
 - a) Transporte por carretera.
 - b) Transporte por ferrocarril
 - c) Transporte aéreo.
2. Transporte de mercancías peligrosas
3. Incendio y explosión.
 - a) Urbano.
 - b) Industrial.
4. Riesgo químico. Explosión y deflagración industrial
5. Concentraciones humanas.
6. Contaminación.
 - a) Contaminación del aire.
 - b) Contaminación del agua.
 - c) Contaminación del suelo.
7. Riesgos sanitarios.
8. Falta de abastecimiento y fallo en los servicios esenciales:
 - a) Luz.
 - b) Agua.
 - c) Gas.
 - d) Telecomunicaciones.
 - e) Carretera.

Los RIESGOS NATURALES son los siguientes:

9. Inundación.
10. Meteorológicos:
 - a) Olas de calor.
 - b) Olas de frío. Nevadas. Heladas.
 - c) Sequía.
 - d) Grandes Tormentas
 - e) Nieblas.
 - f) Fuertes vientos.
11. Movimientos sísmicos.
12. Movimientos de ladera.
13. Expansividad del terreno.
14. Colapso de suelos
15. Incendio forestal

A estos riesgos identificados por el PEMBUR, añadiremos el análisis del Riesgo Tecnológico Nuclear.

2.3 METODO DE EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS

Para valorar y priorizar de alguna manera estos riesgos, es necesario efectuar una estimación del riesgo y como es lógico prever sus consecuencias. El análisis comparativo de los riesgos incluye su probabilidad de ocurrencia y las consecuencias desfavorables para la población, sus bienes y el medio ambiente.

Dentro de los datos de interés a la hora de priorizar los riesgos, destacan: gravedad de los efectos, probabilidad de ocurrencia, población expuesta, etc.

La fórmula a utilizar es: $R=P \times C$ (Riesgo=Probabilidad x Consecuencia)

Este método es el elegido por el PLANCAL, Plan Territorial de Protección Civil de Castilla y León, R.D. 130/2003, porque *tiene su aplicación cuando no es preciso un análisis exhaustivo de las causas de los accidentes y basta una idea de la frecuencia con que cabe esperar dichos accidentes o fijar una valoración de los daños esperada.*

Para evaluar los riesgos se utilizan tres niveles: Bajo, Medio o Alto. También se definen cinco categorías tanto para la probabilidad como sus consecuencias, representado sobre unos ejes de coordenadas. Además, se asignan valores a cada categoría, considerando el producto entre ambos como estimación del riesgo relativo.

El método de valoración de riesgos se basa en la fórmula de obtención de un índice de riesgo como el producto de ambos factores es el I_r ($I_r = R_r \times I_d$) que se clasifica en tres niveles

VALORACION $I_r < 1.000$:	RIESGO BAJO
$1.000 \leq I_r \leq 3.000$:	RIESGO MEDIO
$I_r > 3.000$:	RIESGO ALTO

Siendo la Probabilidad, factor R_r :

CATEGORÍA 1: Valor 5: Acontecimiento muy poco probable, pero posible. Periodo de retorno mayor a 10 años.

CATEGORÍA 2: Valor 12: Acontecimiento raro, pero que ha ocurrido en alguna ocasión. Periodo de retorno 5-10 años

CATEGORÍA 3: Valor 20: Acontecimiento poco frecuente. Periodo de retorno entre 3-5 años. Riesgo al que por su frecuencia aleatoria no se le puede atribuir una frecuencia determinada.

CATEGORÍA 4: Valor 35: Acontecimiento relativamente frecuente. Periodo de retorno mayor entre 1-3 años.

CATEGORÍA 5: Valor 50: Acontecimiento frecuente. Periodo de retorno inferior a 1 año.

Siendo la Consecuencia más desfavorable, factor I_d :

CATEGORÍA 1: Valor 15: Consecuencias menores. Sólo cabe esperar pequeños daños materiales.

CATEGORÍA 2: Valor 50: Consecuencias significativas: Pueden producirse daños materiales limitados en alcance e importancia. Sólo puede esperarse lesiones para individuos con condiciones de salud susceptibles de tener complicaciones.

CATEGORÍA 3: Valor 100: Consecuencias serias: Daños materiales considerables. Posibilidad de lesiones y/o muertes, si no se toman las medidas correctivas eficaces con rapidez. Efectos adversos al medio ambiente en zonas relativamente limitadas.

CATEGORÍA 4: Valor 220: Consecuencias críticas: Daños materiales importantes. Posibilidad de la existencia de varios heridos y/o muertos. Alteraciones importantes al medio ambiente en zona amplias.

CATEGORÍA 5: Valor 350: Consecuencias catastróficas: Daños materiales irreparables. Cabe esperar que un elevado número de personas se vean afectadas en su vida o su salud. Alteraciones graves en el medio ambiente de zonas muy extensas.

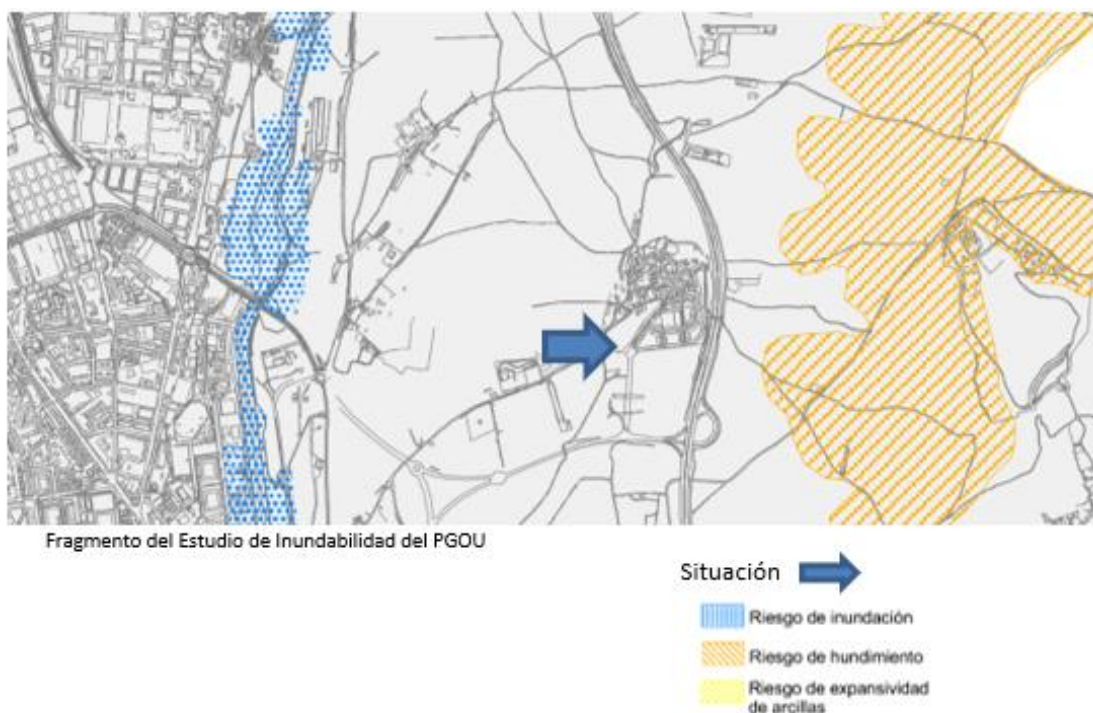
2.4 VALORACION DE LOS RIESGOS

Se ha estudiado la situación del Plan Especial y los riesgos tanto naturales como tecnológicos capaces de generar grave riesgo para la población, correspondiente al ámbito de actuación propio de la Protección Civil. Dentro de este ámbito se pueden analizar los siguientes riesgos específicos:

2.4.1. RIESGO DE INUNDACIONES

El ámbito del Plan Especial carece de cursos de agua de cualquier tipo, es contiguo a vaguada o depresión donde está la fuente, y antiguo lavadero, nacimiento el arroyo de la Pesquera. Está distante, 350 m al sur la plataforma de la autovía A-1 situada a cota varios metros más alta que el ámbito en que se desarrolla la ordenación.

Al norte del territorio objeto de ordenación se sitúa el río Arlanzón que pertenece a la Confederación Hidrográfica del Duero, a una distancia de 1.500 m y cota inferior en unos 65 m. En base a los datos disponibles de zonas inundables obtenidos de la Confederación en la zona y los datos obtenidos sobre inundabilidad del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos, se desprende que la elevación respecto al curso del río y suficiente distancia evitan que eventuales crecidas produzcan afecciones sobre la finca.



Según figura en el Plan General la línea de periodo de retorno de 100 años T100 se encuentra fuera de los límites de la zona de actuación.

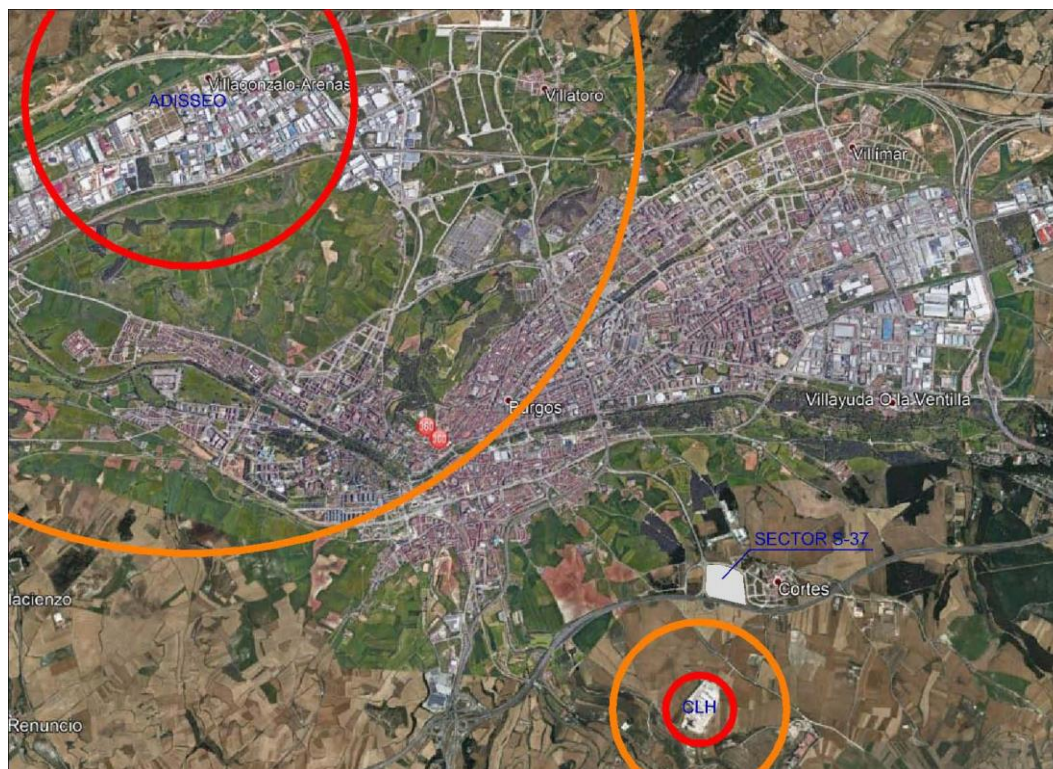
2.4.2. RIESGO ASOCIADO A EMPRESAS AFECTADAS POR LA NORMATIVA SEVESO RD 1254/1999.

Se ha estudiado las empresas químicas afectadas a nivel superior según el RD 1254/1999 existentes dentro del entorno de la finca objeto del Plan Parcial. Según las consultas realizadas al Servicio de Protección Civil del Ayuntamiento de Burgos existen 2 empresas afectadas a nivel superior en el entorno de la ciudad de Burgos y sus respectivas zonas de alerta e intervención son las siguientes:

- ADISSEO ESPAÑA S.A: Calle Merindad de Castilla la Vieja 2, Polígono Villalonquéjar:
Radio de intervención: 1.745 m.
Radio de alerta: 4.723 m.
- CLH: Carretera del Ecoparque S/N
Radio de intervención: 367 m.
Radio de alerta: 729 m.

Existe un establecimiento más con Plan de Emergencia Exterior (PEE) homologado de acuerdo con el real Decreto citado.

- L'OREAL Calle López Bravo 87, polígono Villalonquéjar



Radio de intervención y alerta de las instalaciones industriales Adisseo y CLH.

El territorio objeto del Plan Especial no se encuentra afectada por las zonas de intervención o alerta definitivas Real Decreto 1196/2003, de 19 de septiembre, por el que se aprueba la Directriz Básica de protección civil para el control y planificación ante el riesgo de accidentes graves en los que interviene sustancias peligrosas.

2.4.3. RIESGO ASOCIADO AL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR CARRETERA O FERROCARRIL

En relación al Transporte de Mercancías peligrosas por carretera, indicar que los terrenos incluidos en la ordenación se sitúan a distancia mínima de 320 m la autovía A1, existiendo un flujo considerable de mercancías peligrosas que transitan en las por esta ruta internacional. El PEMBU se refiere a este riesgo valorando la intensidad del tráfico con mercancías peligrosas entre otras por la A-1: *“Las vías de ronda ya construidas, permiten el acceso de las MMPP a los polígonos industriales sin pasar por las proximidades de las zonas habitadas, con la excepción del núcleo de Cortes, próximo a la N-1”*

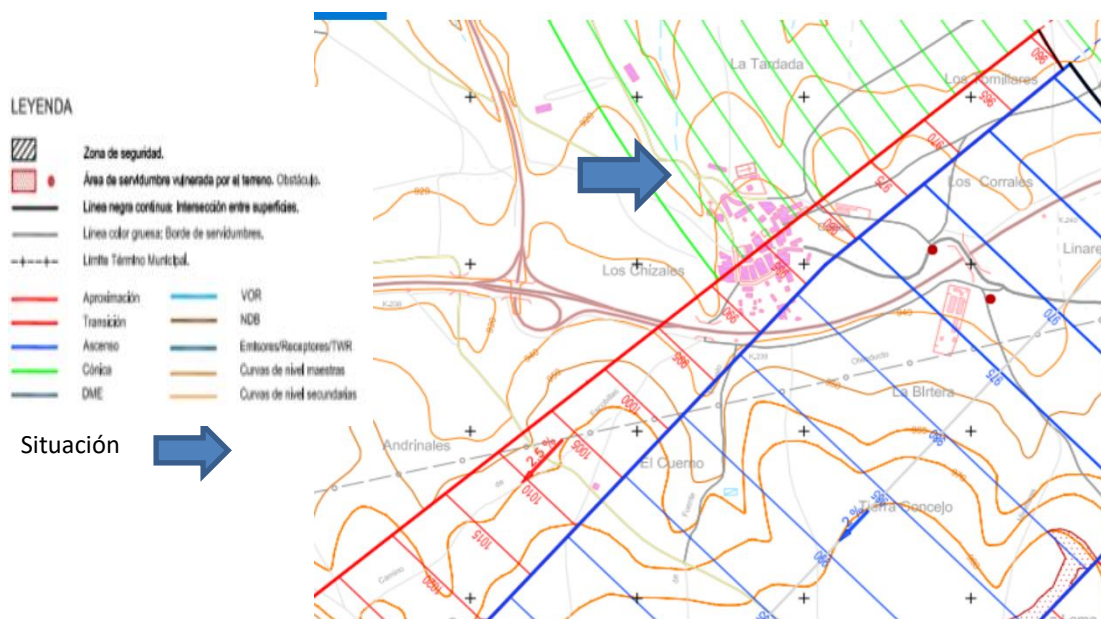
En el Plan Especial se definen las zonas ocupables por infraestructura ya que no se contienen ni se ordenan edificios habitables, dichas zonas, respetan y superan las distancias marcadas por la normativa sectorial de carreteras. La probabilidad de accidente de mercancías peligrosas en las inmediaciones, por la frecuencia y proximidad de la autovía A-1, debe considerarse como de riesgo bajo.

En relación al Transporte de Mercancías Peligrosas por ferrocarril indicar que existe un ramal de mercancías que sirve al polígono industrial Gamonal-Villimar, al norte del ámbito ordenado, con una distancia mínima de 3,1 km. Estando la estación de mercancías a distancia superior a los 4 km. La línea de FFCC Madrid-Irún se sitúa a distancias aún superiores. La gran distancia a salvar entre las líneas de ferrocarril y el sector hace que un accidente de ferrocarril en el que estén implicadas mercancías peligrosas no tenga previsiblemente, afección sobre la finca objeto del Plan Especial por lo que se puede considerar el riesgo bajo.

2.4.4. RIESGO ASOCIADO A OTRAS ACTIVIDADES CERCANAS

Se han estudiado que otras actividades se realizan en el entorno de los terrenos del sector objeto de Plan Especial para determinar posible impacto catastrófico en caso de accidente.

Dentro de este apartado se puede hacer referencia a la situación cercana de los conos de aproximación y elevación de la pista del Aeropuerto de Burgos. A este respecto, aunque se sitúa a 5km. del aeropuerto, el sector se encuentra tangente a esos conos, siendo estas zonas estadísticamente definidas como las de baja probabilidad de accidente aéreo.



Se valora la distancia al aeropuerto y la situación objetivamente exterior a los conos de aproximación y despegue, por lo que el riesgo asociado a este evento catastrófico, en lo que la finca objeto de estudio se refiere, es bajo

3. TABLA VALORACION DE RIESGOS

Conforme a lo indicado en apartados anteriores y al método de evaluación de riesgos del punto anterior se realiza una tabla con la valoración genérica de riesgos catastróficos:

RIESGO	VALORACION SEGÚN UBICACIÓN DEL SECTOR	
RIESGOS TECNOLOGICOS		
NUCLEAR		BAJO
TRANSPORTE	Carretera	BAJO
	Ferrocarril	BAJO
	Aéreo	BAJO
	Mercancías Peligrosas	BAJO
INCENDIO Y EXPLOSION		BAJO
QUIMICO		BAJO
RIESGOS NATURALES		
INUNDACION		BAJO
METEOROLÓGICO	Olas de frio, nevadas, heladas	ALTO
	Olas de calor	MEDIO
	Tormentas	MEDIO
	Nieblas	MEDIO

	Fuertes vientos	MEDIO
SISMICO		BAJO
MOVIMIENTO DE LADERA		BAJO
EXPANSIVIDAD DEL TERRENO		BAJO
INCENDIO FORESTAL		MEDIO

4. PLAN DE ACTUACION ANTE SITUACIONES DE RIESGO

El ámbito del Estudio de Detalle y su ordenación detallada no contempla ninguna actividad que deba contar con *plan de autoprotección*, no se contienen centros o establecimientos que puedan dar origen a situaciones de emergencia contemplados en el Anexo I del Real Decreto 393/2007 de 23 de marzo por el que se aprueba la Norma Básica que establece los casos en que debe procederse a la elaboración de dichos planes.

5. CONCLUSIONES.

De acuerdo con lo expuesto puede concluirse que el ámbito territorial afectado por el presente Plan Especial, objeto del estudio de riesgos, no se encuentra afectado por riesgos que de forma cuantitativa y cualitativa se consideren incompatibles con las infraestructuras que define, no siendo necesario establecer medidas especiales ni otras modificaciones en este documento.

ANEXO IV
INFORME ARQUEOLÓGICO

ANEJO IV. INFORME ARQUEOLÓGICO

Se ha realizado informe arqueológico con el título de Catálogo de Bienes Integrantes del Patrimonio Arqueológico y Normas para su Protección, redactado por la empresa CRONOS SC Arqueología y Patrimonio, que se refiere y está incluido en el Plan Parcial del Sector S-37 pero abarca un territorio de estudio que incluye el ámbito de este Plan Especial, contiguo al de ese Plan Parcial.

Siendo este documento y la definición de infraestructuras que contiene, complementario del Plan Parcial del S-37 y su ordenación al referirse a la conexión de las infraestructuras y servicios del sector urbanizable con los generales externos a su delimitación, se procede a una tramitación administrativa simultánea, teniendo ambos documentos los mismos redactor y promotor.

El informe arqueológico que se referencia tiene completa validez por su ámbito y contenido y procede remitirse a él para identificar los elementos patrimoniales y procedimientos de protección que se disponen, trasladando a este documento las prescripciones que establece.



Ámbito del Plan Especial sobre ortofoto y situación de elementos catalogados.

En el entorno próximo del Plan Especial se han identificado tres elementos catalogados, cuya ubicación se representa aquí sobre ortofoto de la zona. Se incorporan a continuación las páginas 13 y 22 del informe, donde se describen de forma literal y gráfica y literal, los elementos patrimoniales catalogados situados en el ámbito territorial estudiado.

2.- Catálogo de yacimientos arqueológicos

A través de las diferentes consultas realizadas de tipo institucional, y de fondos museísticos y documentales, se ha obtenido un inventario con diferentes enclaves de interés arqueológico, teniendo en cuenta la encuesta oral realizada.

a) Yacimientos arqueológicos inventariados

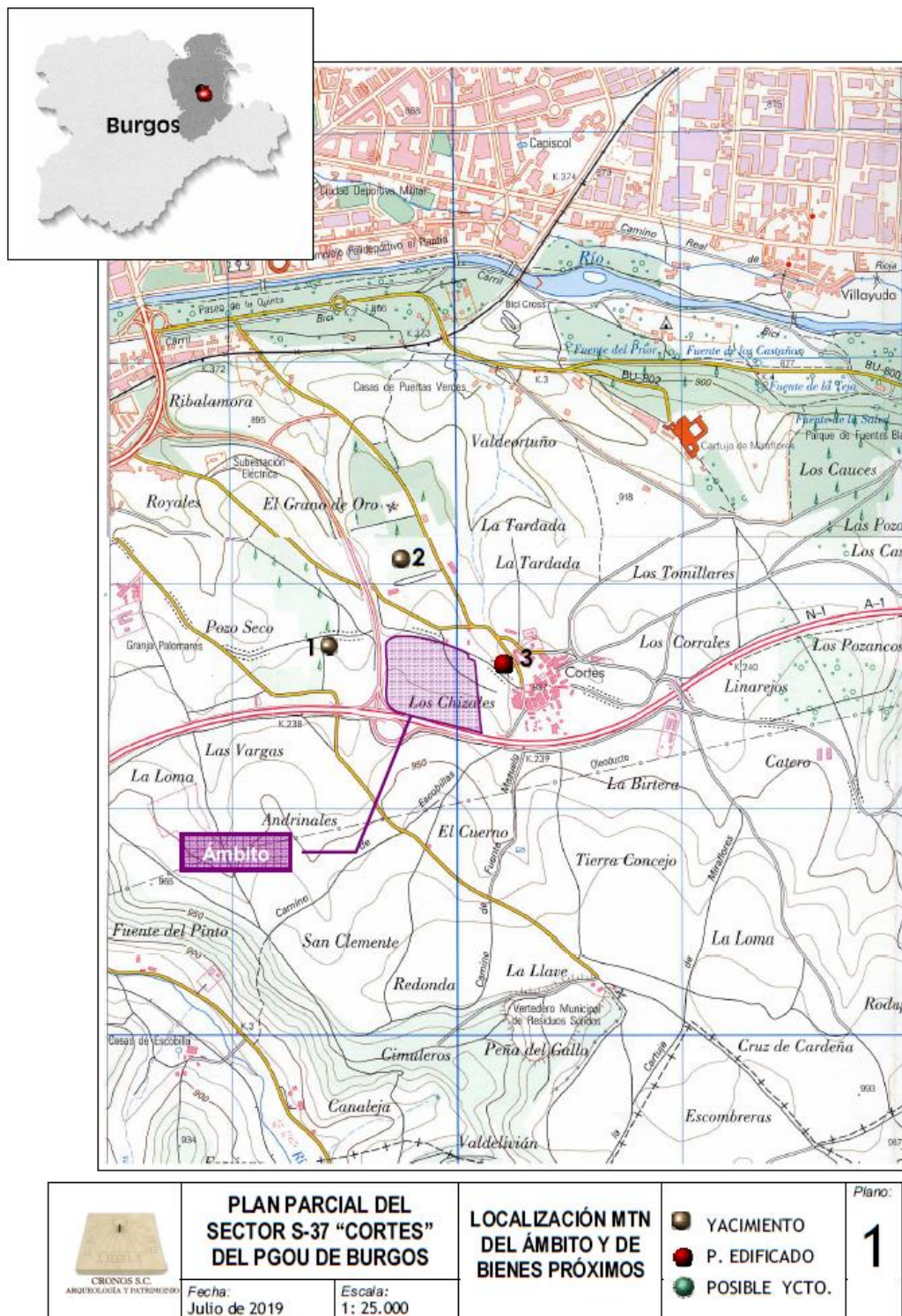
En la siguiente matriz se relacionan las principales características de los bienes incluidos en el Inventario Arqueológico de CyL en la localidad de Población de Arriba:

Id.	Ref.	Nombre	UTM X	UTM Y	Atribución cultural	Tipología
01	861626	Cañuelo	444310	4686498	Calcolítico	Yacimiento sin diferenciar
02	42142	Nava	444624	4686911	Calcolítico	Yacimiento sin diferenciar

b) Bienes de Patrimonio Edificado de interés arqueológico

En el ámbito de estudio, existen los siguientes bienes edificados que pueden tener interés arqueológico:

Id.	Nombre	UTM X	UTM Y	Atribución cultural	Tipología
03	Iglesia parroquial de San Martín	445140	4686432	Plenomedieval Bajomedieval Moderno Contemporáneo	Lugar cultural: Ermita Lugar funerario: Necrópolis



Se hacen extensivas para las obras de ejecución de las infraestructuras que se definen en este Plan Especial las mismas medidas dispuestas para el Plan Parcial del sector S-37, que se transcriben:

... no se estima necesaria la limitación en el alcance planteado del instrumento urbanístico, pero si la inclusión de medidas preventivas en su fase de desarrollo, concretamente, la realización de un control y seguimiento arqueológico de las remociones de terrenos durante la fase de urbanización. De sus resultados podrán determinarse nuevas medidas de conservación y/o documentación que garanticen la adecuada protección del Patrimonio Arqueológico.

ANEXO V

ESTUDIO DE RUIDO

ANEJO V. ESTUDIO DE RUIDO

1. ÁREA DE ESTUDIO

El suelo a que se refiere este Informe Acústico está situado en el municipio de Burgos, emplazado en el entorno de la glorieta de acceso al barrio de Cortes por la calle Mercedes Cabello Echave, y contiguo al límite oeste del área de planeamiento asumido S-19 en una franja que continúa por lado derecho (oeste) de la carretera de Burgos a Cortes Bu-8020



hasta el punto kilométrico 1,3.

2. NORMATIVA

2.1 Normativa Estatal.

- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido.

Tiene por objeto la regulación de la contaminación acústica para evitar y reducir los daños que pueda provocar el ruido en la salud humana, los bienes o el medio ambiente. Establece las directrices generales para:

- Atribuir competencias para la elaboración, aprobación y revisión de los mapas de ruido y la correspondiente información al público.
- Atribuir competencias a las Comunidades Autónomas para la clasificación de áreas acústicas, y establece los mínimos tipos de áreas acústicas que deben contemplarse.
- Determinación de los casos en que se deben elaborar mapas de ruido y definir sus fines y contenidos.

- Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.

Este Real Decreto establece, entre otros preceptos:

- La definición de los índices de ruido (L_{den} , L_d , L_e y L_n).

- Los métodos de cálculo de los índices de ruido.
- La altura del punto de evaluación de los índices de ruido.

- Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Esta normativa establece entre otros aspectos:

- Los objetivos de calidad acústica aplicables a áreas acústicas.
- Los índices de evaluación acústica aplicables.
- Los valores límite de emisión e inmisión de emisores acústicos.
- Los procedimientos y métodos de evaluación de la contaminación acústica.
- Los criterios para determinar la inclusión de un sector del territorio en un tipo de área acústica.

2.2. Normativa autonómica.

- Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León.

Establece las directrices para realización de los mapas de ruido, sus fines, contenido y revisión para disponer de información acreditada sobre los niveles de contaminación acústica, aplicando criterios homogéneos de medición que permitan hacer predicciones y adoptar planes de acción.

2.3. Normativa municipal.

- Plan General de Ordenación Urbana de Burgos, revisión aprobada definitivamente con carácter parcial por la Orden FYM 221/2014 de 28 de marzo de 2014.

Determina la aplicación de lo establecido en el Mapa Estratégico de Ruidos del municipio que aporta la información sobre los niveles de ruido existentes evaluando la población expuesta a diferentes intervalos de niveles de ruidos.

- Ordenanza Municipal del Ruido de Burgos.

Establece, a nivel municipal y entre otros aspectos, las directrices a seguir para el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica, valores límite de emisión e inmisión de emisores acústicos, valores mínimos de aislamientos acústicos y procedimientos necesarios para la concesión de licencias.

3. CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE RUIDO

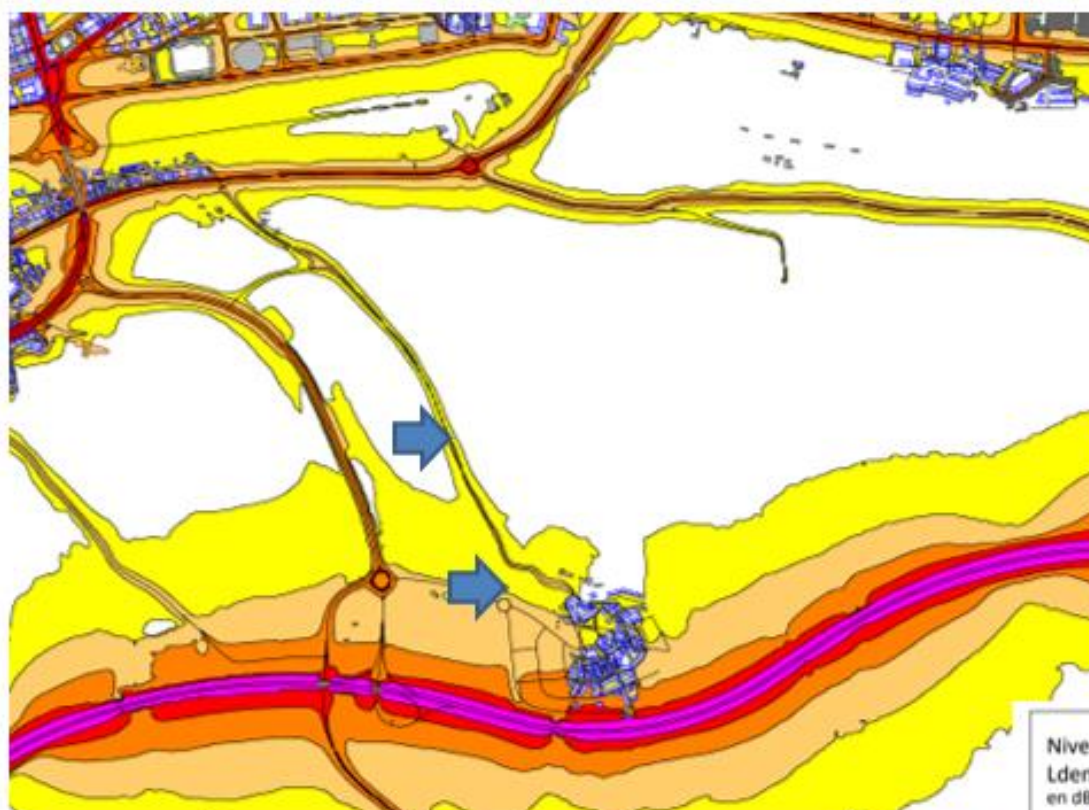
Los mapas estratégicos de ruido de Burgos de 2018 se realizan con el ruido procedente de los siguientes focos sonoros:

- El tráfico viario
- El tráfico ferroviario
- Los lugares de actividad industrial, incluidos los puertos
- Plano de síntesis Ruido total

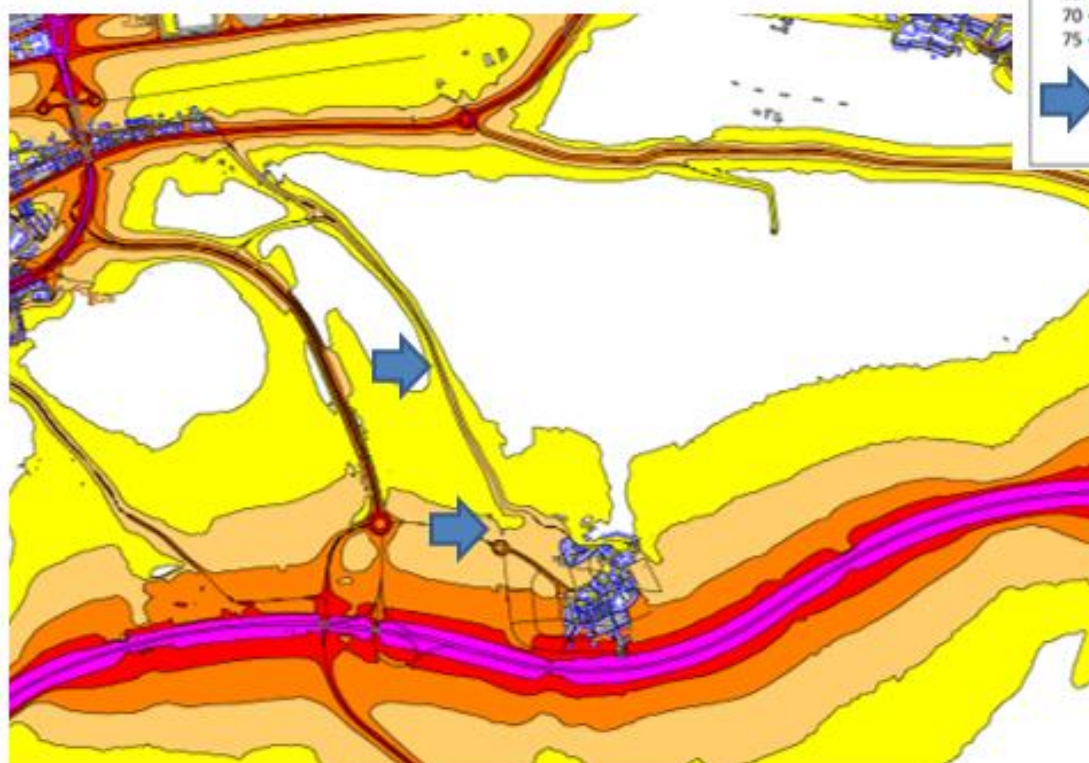
Para el Estudio de Zonificación Acústica del Plan Especial, no se ha tenido en cuenta el ruido procedente de aeropuertos, dado que el aeropuerto no está en las inmediaciones de la zona a estudio, ni tampoco existe tráfico aéreo significativo.

Por último, tampoco existen líneas férreas en las inmediaciones del sector a estudio que determinen la consideración de este foco de ruido.

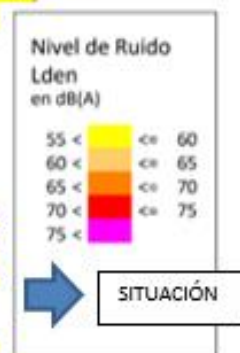
Tras estas aclaraciones, cabe indicar entonces que el Estudio de Zonificación Acústica se ha considerado el ruido procedente del tráfico rodado y ruido total en la cartografía del mapa estratégico del Ruido, comprobando que se cumplen las condiciones de ruido aplicables a las infraestructuras que se ordenan



MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO 2018. RUIDO VIARIO Plano de nivel sonoro L_{den}



MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO 2018. RUIDO TOTAL Plano de nivel sonoro L_{den}



ANEXO VI
TRAMITE AMBIENTAL

ANEJO VI. TRAMITE AMBIENTAL

1. ÁREA DE ESTUDIO.

El suelo a que se refiere este Plan Especial está situado en el término municipal de Burgos, emplazado en el entorno de la glorieta de acceso al barrio de Cortes por la calle Mercedes Cabello Echave, y contiguo al límite oeste del área de planeamiento asumido S-19 en una franja que continúa hacia el norte por lado derecho (oeste) de la carretera de Burgos a Cortes Bu-8020 hasta el punto kilométrico 1,3 aproximadamente.



2. ANTECEDENTES

El presente Plan Especial de Infraestructuras tiene por objeto la definición pormenorizada de las infraestructuras de carril bici y colector emisario de drenaje, que enlazan las locales definidas en el Plan Parcial del sector S-37 con las generales urbanas correspondientes. Por tanto, las ordenaciones detalladas que contienen en ambos planes son complementarias, se refieren a las mismas infraestructuras y tienen ámbitos contiguos, por lo que deberán considerarse documentos asociados o al menos este complementario del Plan Parcial.

Por otra parte, los dos documentos, Plan Parcial del sector S-37 y Plan Especial de Infraestructuras, tienen los mismos promotor y redactor.

Con fecha 28 de febrero de 2020, la Consejería de Fomento y Medio Ambiente emitió documento de alcance referido al Plan Parcial del Sector S-37 "Cortes" en contestación al Documento Inicial Estratégico remitido por el Ayuntamiento de Burgos como órgano sustantivo que había sido presentado con fecha 17 de octubre de 2019 (se adjunta copia de la comunicación) con los criterios para la redacción del Estudio Ambiental Estratégico que habrá de ser redactado por el mismo promotor. Se adjunta notificación del citado documento de alcance.

JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN Oficina: O.D. FOM. Y M.A. Y AG., G. Y D.R. Registro de Salida Nº de registro: 202015700015219 Fecha de registro: 26-02-2020 12:17:53 Validez del documento: Copia Auténtica



Junta de
Castilla y León

Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental

Ayuntamiento de Burgos
Plaza Mayor, 1
09071 Burgos

ASUNTO: COMUNICACIÓN DOCUMENTO DE ALCANCE DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PLAN PARCIAL DEL SECTOR S-37 "CORTES" DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BURGOS, PROMOVIDO POR LA JUNTA DE COMPENSACIÓN DEL SECTOR S-37.

Ajuntó remito copia del Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico del plan parcial del sector S-37 "Cortes" del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos, promovido por la Junta de Compensación del Sector S-37, así como de las contestaciones recibidas a las consultas realizadas de acuerdo con lo establecido en el artículo 19.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, para que se elabore el Estudio Ambiental Estratégico.

En virtud del artículo 17.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se informa que el plazo máximo para la elaboración del estudio ambiental estratégico, y para la realización de la información pública y las consultas previstas en los artículos 20, 21, 22 y 23 será de quince meses desde la notificación al promotor del presente documento de alcance.

Valladolid, 26 de febrero de 2020
EL JEFE DEL SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
P.S. EL JEFE DEL SERVICIO DE INFRAESTRUCTURA PARA EL
TRATAMIENTO DE LOS RESIDUOS




Fdo.: Ramón Martín-Sanz García

Rigoberto Cortejoso, 14 - 47014 Valladolid - Tel. 983 419 000 - Fax 983 419 999

3.OBLIGATORIEDAD DEL TRÁMITE AMBIENTAL

La Ley 21/2013 de 9 de diciembre de evaluación ambiental, dispone en su artículo 6 epígrafe 1, que *“serán objeto de evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes y programas, así como sus modificaciones, que se adopten o aprueben por una Administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Ministros o del Consejo de Gobierno de una comunidad autónoma...”*. Este es el caso del Plan Parcial del sector S-37, objeto del documento de alcance a que se hace referencia.

Por otra parte, el epígrafe 2 del mismo artículo establece que *“Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica simplificada... b) Los planes y programas mencionados en el apartado anterior que establezcan el uso, a nivel municipal, de zonas de reducida extensión.”* Esta disposición podría ser aplicable a este Plan Especial de Infraestructuras,

Ahora bien, si consideramos los antecedentes expuestos en el apartado anterior, a los efectos ambientales se puede considerar este documento una extensión menor del Plan Parcial del Sector S-37 y por tanto, teniendo en cuenta además la opción que ofrece el apartado 1.d) del artículo 6, podrá elevarse su evaluación a la condición de ordinaria si se incluye en un documento de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria del Plan Parcial Sector S-37 y del Plan Especial de Infraestructuras de Cortes oeste.

4. CONCLUSIÓN

Se propone que, considerando la identidad de objetivos de ambas ordenaciones, la del PP del sector S-37 y este Plan Especial de Infraestructuras y sus ámbitos contiguos y geográficamente homogéneos, se hagan extensivas al PE las determinaciones del documento de alcance a que nos hemos referido, de forma que el Estudio Ambiental Estratégico abarque los dos ámbitos de ordenación, con el fin de reducir los plazos de tramitación y aprobación del conjunto de los documentos que tienen por objeto la ordenación detallada del Sector urbanizable S-37 de uso comercial y la definición pormenorizada de infraestructuras que estando fuera de su ámbito son imprescindibles para su autorización y funcionalidad.