

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 3130** *Resolución de 21 de febrero de 2021, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Mejora de la accesibilidad de la Autopista AP-1. Tramo: Burgos-Miranda de Ebro».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 14 de julio de 2020, tiene entrada en esta Dirección General, de este Ministerio, escrito de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el que se solicita la evaluación ambiental simplificada del proyecto «Mejora de la accesibilidad de la Autopista AP-1. Tramo: Burgos-Miranda de Ebro».

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

El objeto del «Anteproyecto de Mejora de la Accesibilidad de la Autopista AP-1. Tramo: Burgos-Miranda de Ebro» es analizar distintas alternativas de enlaces para conectar la N-1 y la AP-1.

Las actuaciones contempladas en el presente anteproyecto, tanto del análisis de nuevos enlaces como de acondicionamiento de los enlaces existentes se distribuyen a lo largo del corredor de la AP-1/N-1.

El anteproyecto analiza un nuevo enlace por cada uno de los siguientes tramos considerados, que se distribuyen a lo largo de la AP-1, y toman como referencia de inicio y fin un enlace existente. Los nuevos enlaces analizados son:

– Tramo: Rubena-Briviesca.

Enlace de Fresno de Rodilla.
Enlace de Monasterio de Rodilla.
Enlace de Castil de Peones.

– Tramo: Briviesca-Pancorbo.

Enlace de Zuñeda.
Enlace de Cubo de Bureba.

– Tramo: Pancorbo-Miranda del Ebro.

Enlace Nuevo de Ameyugo.

Los enlaces seleccionados tras el análisis multicriterio son: Monasterio de Rodilla y Zuñeda. Se decide no llevar a cabo un nuevo enlace para el tramo Pancorbo-Miranda del Ebro.

En el anteproyecto también se analizan los enlaces existentes, estos han sido recientemente acondicionados y el documento ambiental indica que no son necesarias nuevas actuaciones.

El promotor y órgano sustantivo es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Con fecha 30 de julio de 2020, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas

interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General del Agua. MITERD (Madrid).	No
Subdirección General de Infraestructuras y Tecnologías. Dirección General del Agua. MITERD (Madrid).	No
Confederación Hidrográfica del Duero. MITERD (Valladolid).	Sí
Confederación Hidrográfica del Ebro. MITERD (Zaragoza).	Sí
Ayuntamiento de Briviesca.	No
Ayuntamiento de Bugedo.	No
Ayuntamiento de Burgos.	Sí
Ayuntamiento de Castil de Peones.	No
Ayuntamiento de Fresno de Rodilla.	No
Ayuntamiento de Grisaleña.	No
Ayuntamiento de Miranda de Ebro.	No
Ayuntamiento de Monasterio de Rodilla.	No
Ayuntamiento de Orbaneja Riopico.	No
Ayuntamiento de Pancorbo.	No
Ayuntamiento de Prádanos de Bureba.	No
Ayuntamiento de Quintanapalla.	No
Ayuntamiento de Quintanavides.	No
Ayuntamiento de Rubena.	No
Ayuntamiento de Santa Gadea del Cid.	No
Ayuntamiento de Santa María Rivarredonda.	No
Ayuntamiento de Santa Olalla de Bureba.	No
Ayuntamiento de Villanueva de Teba.	No
Ayuntamiento de Zuñeda.	No
WWF/ADENA (Madrid).	No
SEO/BIRDLIFE (Madrid).	No
Sociedad Española Defensa Patrimonio Geológico, Minero. E.T.S. Ingeniería de Minas (Madrid).	No
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León (Valladolid).	Sí
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura y Turismo. Junta de Castilla y León (Valladolid).	Sí
Diputación Provincial de Burgos (Burgos).	No
Delegación del Gobierno en Castilla y León (Valladolid).	No
Subdelegación del Gobierno en Burgos (Burgos).	No

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Agencia de Protección Civil. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León (Valladolid).	Sí
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. ADIF (Madrid).	No
Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León (Valladolid).	No
Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León (Valladolid).	Sí
Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León (Valladolid).	No
Servicio Territorial de Medio Ambiente en Burgos. Junta de Castilla y León (Burgos).	Sí
Sociedad Española para la Conservación y el Estudio de los Murciélagos (SECEMU). Facultad de Biología (Alcalá de Henares. Madrid).	No
Oficina Española del Cambio Climático. Secretaría de Estado de Medio Ambiente. MITERD (Madrid).	Sí
Dirección General de Salud Pública. Consejería de Sanidad. Junta de Castilla y León (Valladolid).	Sí
Dirección General de Transportes. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León (Valladolid).	No
Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural. Junta de Castilla y León (Valladolid).	Sí
Sociedad Española para la Conservación y Estudio de los Mamíferos. (SECEM) (Málaga).	No
Dirección General de Ordenación del Territorio y Planificación. Consejería de Transparencia, Ordenación del Territorio y Acción Exterior. Junta de Castilla y León (Valladolid).	No
Instituto Geológico y Minero de España (IGME) (Madrid).	No
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. MITERD (Madrid).	No
Servicio Territorial de Cultura de Burgos (Burgos).	No
Sociedad Española de Sanidad Ambiental (SESA) Alcobendas (Madrid).	No
Greenpeace España (Madrid).	No
Sociedad Española para Defensa del Patrimonio Geológico y Mineral. Universidad Politécnica de Madrid (Madrid).	No
Instituto Internacional de Derecho y Medio Ambiente (IIDMA) (Madrid).	No
Federación Ecologista Castilla y León (Astorga, León).	No

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, con fecha 27 de noviembre de 2020 se le solicitó al promotor información complementaria respecto a aspectos como hidrología, patrimonio cultural, fauna y flora y préstamos y vertederos. En respuesta a esa solicitud, con fecha 18 de diciembre de 2020 el promotor aporta nueva documentación que se incorpora como parte del proyecto para su análisis ambiental.

A continuación, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental

ordinaria previsto en la sección 1.^a del capítulo II, del título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a. Características del proyecto:

La autopista AP-1 discurre paralela a la carretera N-1, separándose de su trazado desde Briviesca a Pancorbo y en la variante de Miranda de Ebro, disponiendo de tres carriles por sentido en dicha variante.

Las características de cada uno de los enlaces incluidos en el proyecto se describen brevemente a continuación:

Enlace de Monasterio de Rodilla.

Enlace tipo diamante con pesas, en el que las glorietas están situadas a ambos márgenes de la autopista AP-1, a la altura del p.k. 21+300, conectadas mediante un vial que discurre por un paso superior sobre la autopista. La conexión con la carretera nacional N-1, en el p.k. 263+000 aproximadamente se realiza por la margen norte de la autopista, mediante un vial de 515 m de longitud, que entronca con la carretera mediante una intersección en «T» con carriles centrales de almacenamiento y espera en el tronco de la carretera N-1 en un punto intermedio entre la población de Monasterio de Rodilla y el camping Pico del Condado. La superficie de ocupación es de 83.985 m².

Enlace de Zuñeda.

Enlace tipo diamante con pesas «asimétrico», en el que las glorietas están situadas a ambos márgenes de la autopista AP-1 (p.k. 47+800), conectadas mediante un vial existente (carretera BU-V-7206), que discurre por un paso inferior bajo la autopista.

La conexión con la carretera nacional N-1 se realiza por la margen norte de la autopista, mediante un vial de 2.365 m de longitud, que conecta con la glorieta sur de otro enlace del mismo tipo, existente en el p.k. 290+100 de la carretera N-1, en la localidad de Barrio de la estación. Se propone la reposición de esta carretera por el Oeste de la localidad de Zuñeda, a modo de «variante». La superficie de ocupación es de 125.668 m².

Los enlaces se han diseñado de acuerdo a la Norma 3.1.-I.C.Trazado y todas las glorietas tienen un radio de 30 metros.

Según el promotor la opción de no realizar nuevos enlaces para conectar el corredor AP-1/N-1, no es una opción valorable dada la necesidad de mayor conectividad entre ambas vías, para que, en caso de colapso de la autopista, la N-1 pueda asumir el tráfico que por ella circule. Los enlaces actuales se consideran insuficientes ante la desconexión de ambas vías de comunicación y por tanto descarta la Alternativa «0» o de no actuación.

Instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos.

– Instalaciones Auxiliares:

Se van a localizar en las zonas interiores de los enlaces.

Se ha estimado la necesidad de unos 4.000 m² de superficie aproximada destinada a zona de instalaciones. Por otro lado, se estiman unos 100 m² asociados a los enlaces existentes para el acondicionamiento de viales.

– Préstamos:

Se parte de los préstamos propuestos en el tronco de la autopista y se proponen dos adicionales por su proximidad al enlace de Zuñeda. Estos dos nuevos préstamos ya fueron analizados ambientalmente en el «Estudio geológico-geotécnico de la línea de alta velocidad. Burgos y Vitoria. Tramo: Prádanos de Bureba-Pancorbo», y se han denominado como VID A y VID B.

– Vertederos:

Se proponen los mismos vertederos ya estudiados en el anteproyecto «Adecuación y Mejora de la autopista AP-1. Burgos-Armiñón». Dadas las distancias a los distintos enlaces proyectados, los vertederos más probables de utilización son: V26, V38, V42, V50 y V55.

b. Ubicación del proyecto:

Las actuaciones se localizan sobre la autopista AP-1 en la provincia de Burgos entre los enlaces de Castañares y Miranda del Ebro.

La zona de actuación atraviesa los términos municipales de Burgos, Orbaneja Riopico, Rubena, Quintanapalla, Fresno de Rodilla, Monasterio de Rodilla, Santa Olalla de Bureba, Quintanavides, Castil de Peones, Prádanos de Bureba, Briviesca, Grisaleña, Zuñeda, Santa María Ribarredonda, Villanueva de Teba, Pancorbo, Ameyugo, Bugedo, Santa Gadea del Cid y Miranda de Ebro.

El territorio atravesado discurre mayoritariamente por zonas relativamente llanas y cultivadas (campiñas y páramos) a excepción de la zona del puerto de la Brújula y el desfiladero de Pancorbo (que se encuentra asociada a los espacios de la Red Natura 2000 ES4120030 «Montes Obarenes», y ES0000187 y ES4120095 «Montes de Miranda de Ebro y Ameyugo») y los cursos fluviales del río Arlanzón, Oroncillo, Ebro, y Bayas.

El ámbito de estudio cuenta con una variada e interesante comunidad faunística, dada la diversidad de los biotopos presentes: Zonas estepáricas (cultivos), bosques, matorral, plantaciones forestales, agrícola y zonas húmedas y sotos fluviales.

Castilla y León tiene una amplia red de vías pecuarias y en el ámbito de actuación se localizan las siguientes vías pecuarias: Colada del Camino Real de Briviesca a Pancorbo, Colada de Santo Domingo de la Calzada, Colada de San Lorenzo, Colada de Los Barriles, Colada de Cantarranas, Colada del Camino del Arroyo, y Colada de La Estacada.

En la zona estudiada se encuentran yacimientos arqueológicos como son: Camino Los Romanos, La Brújula, Castañas, Canal de Castañas, Lentejeras, La Ladera, Barberillo, Nuestra Señora, San Roque, y Candepajares, además del itinerario de la Vía Romana.

En el ámbito de actuación también se localiza la ruta del camino de Santiago denominada Vía de Bayona.

c. Características del potencial impacto:

A continuación, se describen los potenciales impactos, que se deducen de la documentación ambiental remitida por el promotor, así como de los informes recibidos en las consultas realizadas:

Calidad del aire y cambio climático.

Los resultados indican un aumento en las emisiones de GEI de los vehículos que circulan por el ámbito del proyecto de un 11 % en 2022 y un 27 % en 2042 con respecto a la situación actual, lo cual no supone un incremento significativo de las emisiones teniendo en cuenta la tasa positiva de crecimiento del tráfico medio es de un 11 % y un 49 % de vehículos-km al día en los horizontes 2022 y 2042 respectivamente. No se tiene en cuenta, sin embargo, la esperable evolución del parque de vehículos hacia modelos con menores emisiones.

El promotor considera que el impacto va a ser moderado.

La Oficina Española de Cambio Climático ha informado sin apreciar afecciones significativas de cara a la evaluación ambiental.

Calidad acústica.

Durante la fase de obras se producirá un incremento de los niveles sonoros que se deberá controlar y mitigar, teniendo especial cuidado en las actuaciones realizadas durante el periodo nocturno.

En el enlace de Monasterio de Rodilla se localizan tres edificaciones residenciales a una distancia menor a 60 metros de las actuaciones y podrían verse potencialmente afectadas por las obras.

Estas tres viviendas pertenecen al núcleo residencial de la localidad de Monasterio de Rodilla y se localizan cercanas a la intersección del enlace con la carretera N-1. Serían las edificaciones con ID 215, 217 y 219 según la codificación recogida en el inventario de edificaciones elaborado para el estudio de ruido elaborado por el promotor.

Por ello, se propone la instalación temporal de un cerramiento fonoabsorbente durante el desarrollo de las obras, con el objeto de minimizar la molestia acústica.

Según los resultados obtenidos en el estudio de ruido elaborado para la fase de explotación de los enlaces de Monasterio de Rodilla y de Zuñeda, no se ha observado superación de los niveles sonoros (respecto a los actuales) en las edificaciones cercanas. Por lo tanto, el promotor no prevé la necesidad de medidas correctoras para el ruido, aunque indica que se repetirá el estudio de ruido una vez finalizada la fase de obras y, en caso de ser necesario, adoptaría medidas adicionales para el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica, como reducción de la velocidad o construcción de asfalto fonorreductor.

El promotor también realizará en fase de proyecto de construcción un estudio detallado de la afección por ruido sobre la fauna para los enlaces seleccionados, con el objeto de cumplir con los valores umbrales de ruido establecido para Espacios Naturales por la Ley 5/2009, de 4 de junio, del ruido de Castilla y León, tanto en fase de obra como en fase de explotación. Si es preciso se tomarán medidas preventivas y correctoras.

Movimiento de tierras, geología, geotecnia y morfología.

No se prevé afección sobre ningún lugar de interés geológico ni sobre materiales de alto valor geotécnico.

El material necesario va a proceder de préstamos e instalaciones autorizados y el material excedente no supone un incremento significativo respecto al proyecto del tronco de la autopista.

Los impactos sobre la edafología van a consistir en aumento del riesgo de erosión, destrucción del suelo, compactación, contaminación y pérdida de parte fértil del suelo además de la ocupación por la infraestructura. El promotor ha propuesto medidas como la recogida y acopio de la tierra vegetal, su posterior extendido, el acondicionamiento de los suelos compactados y medidas para la prevención de contaminación de suelos, o el tratamiento de suelos contaminados en caso de accidente.

Instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos.

Respecto a las zonas de instalaciones auxiliares, no se han definido zonas de instalaciones concretas, pero se considera adecuada la localización de estas zonas en las zonas interiores de los enlaces, de modo que no se generen nuevas ocupaciones.

La nueva zona de préstamos Vid B, se encuentra a 600 metros de la Zona de Especial Conservación «Riberas del río Oca y sus afluentes» situada en el río Oca, por lo que hay que garantizar la no afección a la capa freática y a la fauna asociada a esa zona.

En cuanto a las zonas de vertederos, se podrán utilizar como depósito las zonas de préstamos utilizadas, las zonas degradadas por actividad extractiva previa, o los vertederos propuestos por el promotor que son: V26, V38, V42, V50 y V55.

Agua superficial y subterránea.

Los cursos de agua interceptados por los enlaces proyectados son relevantes por actuar como corredores ecológicos para varias especies de fauna, entre ellas el visón europeo (en peligro de extinción), y unen la cuenca del Oca, Tirón y Ebro. Cualquier intervención sobre ellos debe garantizar su permeabilidad.

No se van a ejecutar túneles ni otras actuaciones que vayan a afectar al nivel freático por lo que las aguas subterráneas sólo se verían afectadas en el caso de la infiltración de sustancias tóxicas vertidas por accidente. Para evitarlo se van a impermeabilizar todas las Zonas de Instalaciones Auxiliares.

La Confederación Hidrográfica del Duero destaca que el proyecto deberá prever todas las medidas necesarias para evitar el posible deterioro de las masas de agua, entre ellas la instalación de balsas de decantación, el diseño de los drenajes transversales y longitudinales necesarios y la impermeabilización de los terrenos en los que se sitúen instalaciones auxiliares y parques de maquinaria.

Este organismo informa que el enlace Monasterio de Rodilla propuesto atraviesa zonas afectadas por las láminas de inundación para los periodos de retorno de 10, 100 y 500 años, así como por la Zona de Flujo Preferente, y que el arroyo de Jaramiel, que se localiza en el ámbito de actuación del enlace Zuñeda, presenta un tramo con Riesgo A2-Alto Importante, aunque no se encuentra en el ámbito de las Áreas con Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSIs). Sí se encuentra en este ámbito el barranco de La Ladera que atraviesa el enlace Monasterio de Rodilla.

Por último, concluye que desde el punto de vista medioambiental se considera que los efectos previsibles del proyecto se estiman compatibles en relación con el sistema hídrico, siempre que se cumplan las medidas del documento ambiental y se lleven a cabo todas las medidas necesarias para proteger en todo momento el medio hídrico de la zona de actuación.

El promotor propone el desplazamiento hacia el sur del estribo E1 de la estructura ubicada en el barranco de La Ladera, de esta forma se aleja todavía más de las líneas de inundación. El promotor asegura que el estribo queda fuera de la Vía de Intenso Desagüe (VID) y que la afección al flujo es prácticamente despreciable. Se ha realizado una estimación de la situación de la VID y se ha obtenido que no se ve afectada por las pilas o los estribos. El resguardo para 100 años bajo la estructura ronda los 4 metros (por encima de los 1,5 metros que marca la normativa).

En el arroyo Jaramiel (zona enlace Zuñeda) se han proyectado tres marcos de 3,00 x 2,00 metros (para un caudal de 17 m³/s). El promotor informa que esta actuación permite pasar la avenida de 500 años de periodo de retorno sin que se produzca un aumento del riesgo de inundación.

Fauna y Flora.

No se han detectado especies protegidas de flora ni se produce coincidencia del proyecto con árboles catalogados.

Las zonas ocupadas por los nuevos enlaces proyectados tienen carácter agrícola o de matorral.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente de Burgos de la Junta de Castilla y León informa de la presencia de especies protegidas como el visón europeo, la nutria, el sapillo pintojo, etc.

Este Servicio Territorial también destaca la afección que la contaminación acústica puede tener sobre la fauna, e indica que para las actividades generadoras de ruido deberán establecerse restricciones temporales durante el período de reproducción. Considera adecuadas las medidas propuestas que se deberán desarrollar en el anejo de integración ambiental del proyecto constructivo.

El proyecto se encuentra en la zona de aplicación del «Plan de Conservación del Águila perdicera» en Castilla y León, pero no coincide con ningún Área Crítica.

Las obras próximas a las zonas de las riberas en los ríos Oroncillo, Oca y Ebro se deberán realizar fuera de las fechas comprendidas entre el 1 de abril y el 31 de agosto para no afectar negativamente al período de cría del visón europeo; y las obras de drenaje que afecten a cauces de zonas protegidas fluviales, deberán adaptarse para favorecer el paso de especies como visón europeo.

Espacios protegidos y Red Natura.

El proyecto está próximo al Parque Natural «Montes Obarenes-San Zadornil» pero no se espera que genere afecciones al espacio natural.

Existe afecciones en algunos enlaces a Hábitats de Interés Prioritario cómo se puede ver en la siguiente tabla incluida en el documento ambiental:

Tabla 87. Superficie afectada de cada espacio

Tramo	Alternativa	Enlace	HIC	IBAS	Superficie	Valor
Rubena-Briviesca.	A	Enlace Fresno de Rodilla.	-	-	-	13.457
		Enlace de Castil de Peones.	92A0 6420	- -		
	B	Enlace de Monasterio de Rodilla.	92A0 6420	- -	2.683	2.683
Briviesca-Pancorbo.	A	Enlace de Zuñeda.	6420	-	7.638	7.638
	B	Enlace de Cubo de Bureba.	-	-	-	0
Pancorbo-Miranda.	A	Enlace existente Ameyugo.	-	Montes Obarenes-Sierra de Toloño.		Se considera que no hay ocupación, al ser existente
	B	Enlace propuesto Ameyugo.	-	Montes Obarenes-Sierra de Toloño.	1.689	3.378

Las superficies afectadas en los enlaces seleccionados son reducidas y se llevará a cabo una restauración revegetando con especies propias del hábitat correspondiente.

Paisaje.

En la zona de la actuación ya existen dos infraestructuras que afectan al paisaje (autopista AP-1 y la carretera N-1). No se va a afectar a ningún paisaje protegido ni lugar de interés paisajístico. Aun así, se produce una intrusión visual permanente sobre el paisaje existente. Se proponen medidas de restauración paisajística de tratamiento de taludes y zonas de instalaciones auxiliares, préstamos y de acopio, que incluyen siembras y plantaciones con especies autóctonas.

Patrimonio.

La ejecución de las obras, especialmente el movimiento de tierras, puede suponer un impacto sobre el patrimonio arqueológico, por lo que se contará con la presencia de un arqueólogo durante el movimiento de tierras.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Castilla y León recuerda la necesidad de cumplir lo dispuesto en la Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León (destacando los artículos 30.1 y 30.2) y de efectuar una estimación de la incidencia que el proyecto pueda tener en el patrimonio arqueológico. También informa que el proyecto incorpora diferentes alternativas para las áreas de préstamos y vertederos que no cuentan con un análisis específico de afección a yacimientos o Bienes de Interés Cultural. En caso de incidencia directa o indirecta se deberá recabar autorización de la Consejería de Cultura y Turismo.

El promotor se compromete a realizar el estudio arqueológico solicitado y al cumplimiento de la legislación vigente y también propone las siguientes medidas adicionales:

- Estudio arqueológico en fase de proyecto y previo a su aprobación. Este estudio incluirá todas las zonas de ocupación de las obras, enlaces, instalaciones auxiliares, zonas de acopio y préstamos y vertederos propuestos.
- El estudio arqueológico será realizado por un técnico arqueólogo e incluirá una prospección arqueológica superficial.
- Las conclusiones del estudio se recogerán en un informe que se someterá a valoración de la Dirección General de Patrimonio. Las condiciones que se establezcan por esta Dirección General serán trasladadas a todos los documentos contractuales del proyecto.
- Durante la ejecución se realizará un control arqueológico de los movimientos de tierra como medida cautelar.

Se incluirá en el Plan de Vigilancia Ambiental la necesidad de incluir los movimientos de tierra y cualquier actuación o modificación en fase de obra requerirá una nueva prospección antes de ejecutarse.

Vías Pecuarias.

Se van a ver afectadas algunas vías pecuarias y se van a reponer todas ellas, para qué cuándo la infraestructura esté en explotación todas las vías pecuarias hayan sido repuestas.

El proyecto afecta a las siguientes vías pecuarias: Colada de Vallarta, Colada del Camino Real de Pancorbo, Colada Santo Domingo de la Calzada y Cañada Real del Camino de los Romanos.

Población.

Se pueden ocasionar afecciones durante los trabajos de construcción (habrá que plantear desvíos) y durante la explotación se ocasionarán molestias en algunas viviendas con motivo del ruido y el aumento de contaminación atmosférica.

Efectos Acumulativos y Sinérgicos.

En la zona del enlace de Monasterio de Rodilla se va a eliminar un paso superior que en la actualidad sirve como paso de fauna y por tanto la distancia entre pasos de fauna va a ser mayor. El efecto barrera que se crea en ese punto sería un efecto sinérgico.

Otro efecto acumulativo y sinérgico entre este anteproyecto y el de «Adecuación y Mejora de la autopista AP-1. Burgos-Armiñón» podría ser el aumento de residuos.

Vulnerabilidad.

El promotor afirma en su documentación ambiental que si se materializa alguno de los riesgos identificados, los daños que provoquen sobre la infraestructura no dan lugar, en ningún caso, a impactos significativos sobre el medio ambiente.

La Agencia de Protección Civil de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León destaca que ninguna de las actuaciones que se planifiquen, ni los diferentes usos que se asignen al suelo deben incrementar el riesgo hacia las personas, sus bienes y el medio ambiente. Si alguna de las actuaciones pudiera aumentar estos riesgos habría que realizar un análisis previo y proponer medidas para evitar incrementarlos. Esta agencia ha informado la documentación elaborada por el promotor respecto al riesgo de inundaciones, incendios forestales, transporte por carretera y ferrocarril de sustancias peligrosas y por proximidad a establecimientos que almacenan sustancias peligrosas en las distintas poblaciones afectadas por el proyecto.

Se deben extremar las precauciones a la hora de asegurar la no alteración de la dinámica hidrológica en las áreas con riesgo alto de inundación, especialmente en el entorno de los núcleos urbanos de Monasterio de Rodilla y Zuñeda.

El promotor ha incluido un Plan de Vigilancia Ambiental que se llevará a cabo en dos fases diferentes, una primera de Verificación de los impactos previstos y, en una segunda mediante la elaboración de un Plan de Control de Respuesta en el que se compruebe que se aplican las medidas protectoras, correctoras y compensatorias y se evalúe su eficacia.

Prescripciones ambientales.

Préstamos, canteras y vertederos:

Las plantas de suministro de áridos y bituminosos deberán ser explotaciones e instalaciones autorizadas en funcionamiento lo más cercanas posible a las obras para reducir el impacto del transporte de materiales.

A solicitud del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Burgos de la Junta de Castilla y León no se utilizarán los vertederos propuestos: V50 y V55, porque sería deseable mantenerlos en sus condiciones agrícolas actuales y utilizar como vertederos otros terrenos ya alterados.

Antes del inicio de las obras se contará con el plan de residuos aprobado por la autoridad competente, en el que se concretarán, entre otros, los destinos de los materiales de excavación, sus características y condiciones de gestión y, en su caso, los proyectos de restauración de las zonas utilizadas como vertederos.

El Ayuntamiento de Burgos destaca la necesidad de redactar proyectos de restauración para todos los vertederos y terrenos utilizados por las obras como zona de depósito de tierras o acopios, e indica que no es necesario someter el proyecto a procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental siempre y cuando se incluyan las medidas relativas a vertederos. Más adelante se detallan las características del proyecto de restauración.

Patrimonio Cultural.

No hay indicios que hagan prever afecciones sobre el patrimonio cultural tras el estudio arqueológico realizado para el anteproyecto «Adecuación y Mejora de la autopista AP-1. Burgos-Armiñón», pero en cualquier caso, antes de aprobar el proyecto constructivo se debe hacer un estudio arqueológico que confirme la no afección sobre el patrimonio cultural, que ha de ser informado por la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.

Las zonas de préstamo deben contar con un estudio arqueológico previo y un documento específico de delimitación, planificación de extracción y plan de restauración antes de su utilización.

Ruido.

Instalación temporal de un cerramiento fonoabsorbente durante el desarrollo de las obras del enlace de Monasterio de Rodilla, con el objeto de minimizar la molestia acústica sobre las edificaciones residenciales cercanas y sobre la fauna.

Tal y como señala el Servicio Territorial de Medio Ambiente, los proyectos constructivos incorporarán un estudio acústico con los requisitos establecidos en la legislación aplicable que contraste el estudio previo realizado y garantice el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica y la no superación de los valores límite legalmente establecido.

El estudio acústico tiene que integrar el diseño y ajuste final de las medidas de protección frente a la contaminación acústica. Estas medidas han de estar instaladas antes del comienzo de la explotación de los nuevos enlaces.

Las pantallas u otras medidas para reducir las emisiones acústicas adoptarán las mejores técnicas disponibles para reducir en lo posible los efectos negativos sobre la avifauna.

En la fase de explotación se realizará un nuevo estudio acústico con mediciones «in situ» que compruebe la no superación de los límites acústicos en las viviendas que podrían estar afectadas por el enlace y la autopista.

Medio Natural.

Las siguientes condiciones propuestas por el Servicio Territorial de Medio Ambiente no contempladas en el documento ambiental se incorporarán al proyecto constructivo:

– Cómo norma general no podrán abrirse nuevos caminos de accesos a las zonas de obra o auxiliares, se aprovecharán los existentes salvo que sean caminos previstos en el proyecto.

– Se debe presentar antes ese Servicio Territorial una separata de modificación de trazado de las vías pecuarias que lo requieran, en las que se garantice su integridad superficial, continuidad del tránsito ganadero e idoneidad, con objeto de instruir la modificación del dominio público de las vías pecuarias afectadas, de acuerdo con los artículos 11 y 13 de la citada Ley 3/1995.

– Las zonas dónde se lleven a cabo labores auxiliares del proyecto se situarán alejadas de cualquier zona ambientalmente sensible, en especial riberas y márgenes de cauces.

– Se deberá evitar la afección a superficies repobladas en el marco del Programa Regional de Forestación de Tierras Agrícolas para actuaciones complementarias a las obras.

– Cualquier actividad que afecte a la lámina de agua de los ríos Vallarta, Oroncillo y Oca se realizarán fuera del período de freza de salmónidos (1 de diciembre al 1 de abril).

– Se aplicarán las «Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» del MAPAMA y las «Recomendaciones Técnicas a realizar en los ríos ante cualquier actuación que afecte a los bosques de ribera en zonas con presencia de Visión europeo» elaborado por el Grupo de Trabajo de la Estrategia Nacional de Conservación del Visión Europeo.

– En las obras de drenaje que también cumplan la función de paso de fauna se instalarán pequeñas rampas para facilitar su uso.

Se sustituirá el paso de fauna eliminado en el enlace de Monasterio de Rodilla por otro paso de fauna específico que evite el efecto barrera en la misma área funcional de conexión al paso eliminado. Para ello se consultará al Servicio Territorial de Medio Ambiente de Burgos.

Restauración Paisajística.

Para compensar la potencial afección sobre los hábitats de interés comunitario identificados, se elaborará un proyecto específico de revegetación en el que se identifiquen las parcelas sobre las que se pretende actuar, bien sean procedentes de expropiación o por acuerdos con los propietarios, y se definirán las especies, periodos de plantación, sistemas de protección, calendario de mantenimientos, riegos, reposiciones, seguimiento, etc., que permita un alto grado de eficacia en la medida. La cuantía de la compensación de las superficies afectadas estará en función de la tipología del hábitat y del grado de madurez y desarrollo del mismo.

En la restauración de los hábitats de interés comunitario afectados se tendrá en cuenta el trabajo «Bases ecológicas preliminares para la conservación de los tipos de hábitats de interés comunitario» (Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, 2009).

En todo caso, este proyecto de revegetación compensará cada uno de los hábitats de interés comunitario afectados por el proyecto, con el objetivo de evitar la pérdida neta de biodiversidad, tal como recoge uno de los principios previstos en el artículo 2 de la Ley 33/2015, de 21 de septiembre, por la que se modifica la Ley 42/2007, de 13 de

diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. El artículo 45 de la misma Ley recoge la obligación para los órganos competentes para la adopción de las medidas necesarias para evitar el deterioro o la contaminación de los hábitats fuera de la Red Natura 2000. Este proyecto deberá estar avalado por el órgano autonómico competente.

Con el fin de elaborar un único proyecto de revegetación para todo el proyecto, se integrará en el anterior la restauración vegetal de todas aquellas superficies previstas en el documento ambiental: taludes, riberas, superficies de instalaciones auxiliares, etc., que tendrá el mismo grado de definición y un periodo mínimo de seguimiento y control de tres años. Los materiales forestales de reproducción a utilizar tienen que cumplir lo establecido en el Decreto 54/2007, de 24 de mayo, por el que se regula la comercialización de los materiales forestales de reproducción en la Comunidad de Castilla y León y su procedencia debe estar conforme con el Catálogo vigente que los delimita y determina.

Prevención de Incendios Forestales.

En la ejecución se deben cumplir todas las disposiciones de aplicación establecidas en la Orden anual vigente que regula el uso del fuego y dónde se establece las medidas preventivas para la lucha contra los incendios forestales en Castilla y León.

Prevención de Inundaciones.

Tal y como indica la Confederación Hidrográfica del Ebro se deben extremar las precauciones a la hora de asegurar la no alteración de la dinámica hidrológica en las áreas con riesgo alto de inundación, especialmente en el entorno de los núcleos urbanos de Monasterio de Rodilla y Zuñeda.

Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la Sección 2.ª del Capítulo II del Título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el Anexo III de la citada norma.

El proyecto «Mejora de la accesibilidad de la Autopista AP-1. Tramo: Burgos-Miranda de Ebro» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, modificada por la Ley 9/2018, de evaluación ambiental.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Mejora de la accesibilidad de la Autopista AP-1. Tramo: Burgos-Miranda de Ebro», ya que no se

prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 6, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 21 de febrero de 2021.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

