



SGEA/JHG/fjs/20180040

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE BIODIVERSIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL, POR LA QUE SE FORMULA INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL DEL ANTEPROYECTO “ADECUACIÓN Y MEJORA DE LA AUTOPISTA AP-1. BURGOS-ARMIÑÓN. PROVINCIAS DE BURGOS Y ÁLAVA. PPKK.2+050 – 83+100”.

Antecedentes de hecho

Con fecha 1 de marzo de 2018, tiene entrada en el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, escrito de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, en el que se solicita la evaluación ambiental simplificada del anteproyecto «Adecuación y mejora de la autopista AP-1. Burgos-Armiñón. Provincias de Burgos y Álava. PPKK. 2+050 - 83+100».

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

El promotor en la documentación ambiental presentada, expone que la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación del itinerario Burgos-Cantábrico, de la autopista de peaje del Norte, se adjudicó mediante el Decreto 1736/1974. El contrato vigente de concesión, que solo afectaba al tramo Burgos-Armiñón, finalizaba el día 30 de noviembre de 2018. Con motivo de la finalización del contrato de concesión, la Dirección General de Carreteras necesita la definición geométrica de las actuaciones y la valoración de los bienes y derechos afectados, en relación a las actuaciones que sería necesario ejecutar una vez concluya la concesión, para la adaptación de la infraestructura al modelo de explotación que se emplee.

Se proyecta la realización de diversas adecuaciones en la AP-1, entre las que podemos destacar: la ampliación de la calzada a tres carriles en toda la autopista; la ampliación de los aparcamientos de las áreas de servicio y la ejecución de dos nuevos aparcamientos de emergencia. El proyecto en su práctica totalidad, se localiza dentro de la provincia de Burgos, a excepción de los 6 km finales que se ubican dentro de la provincia de Álava.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.



Con fecha 1 de marzo de 2018, se recibe el documento ambiental del anteproyecto, al objeto de tramitar su evaluación ambiental simplificada.

Con fecha 15 de marzo de 2018, se inició la preceptiva fase de consultas previas a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas. Ante la falta de respuesta de los organismos competentes en materias de medio natural y aguas, con fecha 23 de mayo de 2018, se procedió a requerir a su órgano superior jerárquico el informe solicitado.

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:

ORGANISMO	RESPUESTA
S.G. de Medio Natural. D.G. de Biodiversidad y Calidad Ambiental. MAPAMA	NO
D.G. del Agua. MAPAMA	NO
D. G. de Bellas Artes y Bienes Culturales y de Archivos y Bibliotecas. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.	NO
Diputación Provincial de Burgos	NO
Delegación del Gobierno en Castilla y León	NO
Subdelegación del Gobierno en Burgos	NO
Diputación Foral de Álava	SI
Delegación del Gobierno en País Vasco	SI
Subdelegación del Gobierno en Álava	NO
Oficina Española de Cambio Climático. MAPAMA	SI
Confederación Hidrográfica del Ebro. MAPAMA	SI
Confederación Hidrográfica del Duero. MAPAMA	SI
ADIF	NO
Departamento Desarrollo Económico e Infraestructuras. Gobierno Vasco	NO
D. de Administración Ambiental. Dpto. Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda. Gobierno Vasco	NO
D. de Planificación Territorial y Urbanismo. Dpto. Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda. Gobierno Vasco.	NO
D. de Patrimonio Natural y Cambio Climático. Dpto. Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda. Gobierno Vasco.	SI



ORGANISMO	RESPUESTA
D. de Patrimonio Cultural. Dpto. de Cultura y Política Lingüística. Gobierno Vasco.	SI
D. de Salud Pública. Dpto. de Salud. Gobierno Vasco.	SI
D.G. de Carreteras e Infraestructuras. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León	NO
D.G. de Vivienda y Arquitectura. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León	NO
D.G. de Calidad y Sostenibilidad Ambiental. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León	SI
D.G. de Medio Natural. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León	SI
D. G. de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura y Turismo. Junta de Castilla y León.	SI
D.G. de Salud Pública. Consejería de Sanidad. Junta de Castilla y León	NO
D.G. de Ordenación del Territorio y Administración Local. Consejería de la Presidencia. Junta de Castilla y León	NO
Ayuntamiento de Ameyugo (Burgos)	NO
Ayuntamiento de Briviesca (Burgos)	NO
Ayuntamiento de Buggedo (Burgos)	NO
Ayuntamiento de Burgos (Burgos)	SI
Ayuntamiento de Cardeñajimeno (Burgos)	NO
Ayuntamiento de Castil de Peones (Burgos)	NO
Ayuntamiento de Condado de Treviño (Burgos)	NO
Ayuntamiento de Fresno de Rodilla (Burgos)	NO
Ayuntamiento de Grisaleña (Burgos)	NO
Ayuntamiento de Miranda de Ebro (Burgos)	SI
Ayuntamiento de Monasterio de Rodilla (Burgos)	SI
Ayuntamiento de Orbaneja Riopico (Burgos)	NO
Ayuntamiento de Padrones de Bureba (Burgos)	NO
Ayuntamiento de Pancorbo (Burgos)	SI
Ayuntamiento de Quintanapalla (Burgos)	NO



ORGANISMO	RESPUESTA
Ayuntamiento de Quintanavides (Burgos)	NO
Ayuntamiento de Rubena (Burgos)	NO
Ayuntamiento de Santa Gadea del Cid (Burgos)	NO
Ayuntamiento de Santa María de Rivarredonda (Burgos)	NO
Ayuntamiento de Santa Olaya de Bureba (Burgos)	NO
Ayuntamiento de Villanueva de Teba (Burgos)	NO
Ayuntamiento de Zuñeda (Burgos)	NO
Ayuntamiento de Armiñón (Álava)	NO
Ayuntamiento de Ribera Baja/Erribera Beitia (Álava)	NO
SEO/BIRDLIFE	NO
Ecologista en Acción.CODA	NO
WWF/ADENA	NO
Grupo Ecologista EKI	NO

Los aspectos ambientales más relevantes, considerados en las contestaciones recibidas son:

La D.G. del Medio Natural. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León, informa que por cuestiones competenciales ha remitido la consulta al Servicio Territorial de Medio Ambiente de Burgos para que emita la oportuna respuesta.

El Ayuntamiento de Pancorbo (Burgos), indica que el estudio acústico del proyecto, deberá incluir dentro de las medidas correctoras propuestas, la colocación de pantallas acústicas desde el enlace de Pancorbo hasta la mitad del tramo comprendido entre el túnel de San Nicolás y el túnel de Barrio, para evitar el eco de rebote producido por el desfiladero.

La D.G de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura y Turismo. Junta de Castilla y León, una vez estudiado el documento de afección al patrimonio arqueológico presentado por el promotor indica que:

- 1- Se han identificado 3 yacimientos directamente afectados por el ámbito del anteproyecto: Autopista, La Brújula y Vía Romana. Todos adscritos al régimen



general de protección establecido en la ley 12/2002, de Patrimonio Cultural de Castilla y León.

- 2- La Comisión Territorial de Patrimonio Cultural de Burgos estimó oportuno insistir en un cambio de trazado como primera medida de protección. De no ser posible, se propuso complementar el diagnóstico con una fase previa de excavación arqueológica que permitiera establecer medidas técnicas para minimizar o eliminar los impactos negativos.
- 3- Con carácter general se contemplará la necesidad de realizar trabajos de control arqueológico de los movimientos de tierras en todo el trazado.
- 4- La afección sobre el yacimiento 'Vía Romana' ya existe con la actual AP-1 y una eventual modificación de trazado en Fresno de Rodilla no anularía la intersección con el tercer carril de la vía, pues se daría el cruce en otro punto.

Por ello, la actuación deberá permitir investigar la calzada en el punto que se determine, mediante la realización de una excavación arqueológica. Una vez realizada, sus resultados serán valorados por la Comisión Territorial de Patrimonio Cultural de Burgos, que podrá decidir que sea tapada por el talud o bien realizar la puesta en valor de este segmento, pudiendo plantear la ejecución de un paso bajo el talud. Esta necesidad de valoración de posibles soluciones debe incluirse en el anteproyecto.

- 5- La proximidad del yacimiento de la Brújula (cronología romana), podría exigir un tratamiento específico de los restos arqueológicos, cuestión que debe ser tenida en cuenta en la planificación de la excavación arqueológica y en el proyecto futuro. Se estará a lo que decida al respecto la Comisión Territorial de Patrimonio Cultural de Burgos.

El Ayuntamiento de Burgos, remite contestación de su Servicio de Sanidad y Medio Ambiente que considera muy indefinida la información facilitada respecto a la localización, dimensiones, control, medidas correctoras y seguimiento de los vertidos de tierras sobrantes del proyecto. Propone las siguientes recomendaciones:

- La utilización como zona de depósito de tierras, acopios u otros sustratos, de cualquier superficie en el término municipal de Burgos, deberá contar con un proyecto de restauración.
- Los proyectos de restauración de los vertederos que se utilicen en esta obra, estarán incluidos en el contrato que se realice y deberán contar con un informe municipal previo que garantice su compatibilidad con el Plan General de Ordenación Urbana de Burgos. Este informe garantizará que la recuperación de estas zonas degradadas permita su correcta inclusión en el Cinturón Verde de Burgos, asegurando su mantenimiento y la recuperación del paisaje periurbano de la ciudad.



- La restauración de los terrenos utilizados será ejecutada dentro del mismo plazo que el resto de las obras, y en tanto se mantengan en uso y/o vinculados al Estado, su conservación y mantenimiento será responsabilidad del mismo, pasando su mantenimiento a este Ayuntamiento, solo cuando se produzca su completa y definitiva entrega al mismo.

La Dirección de Salud Pública y Adicciones. Departamento de Salud. Gobierno Vasco; considera que los efectos negativos pueden llegar a ser inapreciables siempre que se respeten las medidas preventivas y correctoras previstas en la documentación ambiental, relacionadas con la calidad del aire y sobre los ruidos.

El Ayuntamiento de Miranda de Ebro (Burgos), adjunta el certificado del acuerdo del pleno celebrado en el Ayuntamiento sobre la AP-1 y el informe del Arquitecto Técnico Municipal, que tras analizar las actuaciones previstas en el municipio, considera que las posibles afecciones pueden ser evitadas con la aplicación de las medidas preventivas y correctoras expuestas por el promotor en el documento ambiental. No obstante, se deberá tener en cuenta que al afectarse en parte una Vía Pecuaria, se deberá tramitar el correspondiente expediente ante el órgano competente.

La Dirección de Patrimonio Cultural. Departamento de Cultura y Política Lingüística. Gobierno Vasco, emite las siguientes observaciones y recomendaciones:

-Respecto al patrimonio histórico-arquitectónico, el ramal del Camino de Santiago, que en paralelo a la autopista desde Estavillo se dirige a La Rioja, además de los especificado en el estudio presentado respecto a medidas en fase de proyecto y de obra, se deberá recoger:

- a) La propuesta del promotor incluirá los aspectos de integración paisajística que garanticen la minimización del impacto ambiental y una aceptable calidad del entorno para el Camino, que es parte del Conjunto Monumental.
- b) Una vez definido el proyecto y las afecciones al Camino y acordadas las medidas concretas de corrección, según lo establecido en normativa vigente, el proyecto de intervención deberá ser autorizado por la Diputación Foral de Álava.

-Respecto al Patrimonio arqueológico:

- a) Antigua Vía Romana iter 34: se estará a lo dispuesto por la Diputación Foral de Álava sobre este tema, ya recogido en el estudio de patrimonio cultural presentado.
- b) Zonas de presunción arqueológica de Fondo de Cabaña de Targas y Asentamiento de Venta Bullón (Ribera Baja/Erriberabeitia-nº 34 y 14): en caso de prever algún tipo de actuación que pudiera suponer movimientos de tierra en estas zonas, se deberá realizar el estudio arqueológico correspondiente en base al cual el Departamento de Cultura de la Diputación Foral de Álava, establecerá si es necesario el proyecto arqueológico.



El Ayuntamiento de Monasterio de Rodilla (Burgos), considera incompleta la documentación suministrada respecto al estudio de ruido presentado, dado que no se dispone de los planos del estudio, inventario de edificaciones y los niveles sonoros. No se sabe si se han tenido en cuenta en este estudio, las afecciones acústicas que sufrirán zonas residenciales de este municipio. Se deberán incluir en el proyecto todas las localizaciones en las que se proponga la instalación de una barrera anti ruido. De no completarse la información, considera necesario se realice un nuevo estudio de ruido.

La Diputación Foral de Álava, adjunta informe del Servicio de Sostenibilidad Ambiental, donde se remarca que el órgano competente en la planificación, proyección o ejecución de infraestructuras viarias en el ámbito de la conexión entre AP-1 y A-1 es esta Diputación Foral. Presenta un listado de los principales elementos ambientales, que se podrían ver afectados por el proyecto en la provincia de Álava:

-ZEC 'Río Baia (ES 2110006); ZEC 'Río Zadorra'; hábitats de interés comunitario prioritario; Paisajes sobresalientes de 'Zadorra curso medio' y 'Río Bayas'; Itinerarios verdes del Territorio Histórico de Álava (Camino de Santiago y GR-1 Sendero Histórico); áreas de interés especial de especies faunísticas del Catálogo Vasco de Especies Amenazadas, que cuentan con planes de gestión (visión europeo, nutria, blenio de río, zaparda, lamprehuela y avión zapador) y suelos agrícolas de alto valor estratégico.

Considera necesaria la adopción en el proyecto constructivo, de todas las medidas protectoras, correctoras y de vigilancia ambiental incluidas en el documento ambiental. Además, insta al promotor a la implementación de las siguientes medidas de integración ambiental:

1-Medidas para minimizar las afecciones a espacios de Red Natura 2000, paisajes y especies de fauna catalogadas: durante los trabajos de sustitución de pretilos o ampliación de tableros en autopista, se deberán instalar dispositivos que eviten la caída de escombros al ámbito fluvial. Una vez terminados los trabajos se deberá efectuar una rigurosa campaña de limpieza. Las obras habrán de realizarse fuera del período crítico de reproducción de especies de fauna presentes. Se notificará el calendario de trabajo al Servicio de Patrimonio Natural de la Diputación Foral, para que establezca las correspondientes medidas de integración ambiental y supervise las obras en el ámbito de los espacios protegidos.

2-Medidas para minimizar la afección a hábitats catalogados, y a zonas con problemas de inestabilidad y con procesos de erosión: en los taludes de nueva creación se utilizarán técnicas adecuadas para minimizar impactos paisajísticos y estabilizarlos.

3-Medidas para minimizar afección a itinerarios verdes: el proyecto deberá contemplar la reposición de estos itinerarios afectados en los puntos de cruce. Habrá



de remitir documentación detallada y solicitar la correspondiente autorización a esta Diputación Foral.

4-Medidas para minimizar afecciones en los emplazamientos destinados a rellenos y préstamos: previo a la autorización de cada una de las áreas destinadas a vertedero o préstamo, deberán definirse los correspondientes proyectos de restauración ambiental e integración paisajística y remitirse al departamento de medio ambiente de esta Diputación, para que emita las correspondientes autorizaciones. Recuerda que en el entorno de la zona donde se proyectan algunas actuaciones, se localiza el área de relleno de inertes de excavación de 'El Torco', una antigua cantera de calizas próxima al pueblo de Nanclares de Oca y que desde hace años viene siendo utilizada para el depósito de estos materiales y cuya gestión compete a esta Diputación Foral.

5-Medidas para minimizar afecciones a suelos de alto valor estratégico: se retirará de forma selectiva la tierra vegetal afectada, acopiándola adecuadamente. El destino preferente de esta tierra, deberá ser los trabajos de restauración vegetal y restitución de suelo a efectuar en los terrenos afectados por la obra.

La Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda. Gobierno Vasco; tras indicar que las obras en territorio alavés afectarán únicamente a un tramo de unos 6 km, emite las siguientes consideraciones:

-No se incluye en el análisis ambiental presentado, una valoración adecuada de los impactos de los préstamos y vertederos necesarios en el proyecto. La ejecución de préstamos y vertederos es una actuación vinculada de forma indisoluble al proyecto de adecuación y mejora de la calzada de la AP-1, por lo que indefectiblemente deben incluirse estas actuaciones en el análisis de impactos.

-Se ha detectado que posibles emplazamientos de préstamos y vertederos afectarían a hábitats de interés comunitario (algunos prioritarios), y a áreas de interés especial para fauna con Planes de Gestión aprobados para Álava. También es relevante, la posible afección de varios de estos emplazamientos a la Red Natura 2000 o a otros espacios protegidos, y a los Montes de Vitoria, contraviniendo el Decreto Legislativo 1/2014 por el que se aprueba la Ley de Conservación de la Naturaleza del País Vasco.

-Considera que el análisis ambiental aportado por el promotor es insuficiente. No puede descartarse la ocurrencia de afecciones apreciables sobre la Red Natura 2000, dado que varios de los emplazamientos propuestos (préstamos y vertederos) se sitúan en las inmediaciones de diversas ZEC y de una ZEPA pudiendo afectar a sus objetivos de conservación. Podría producirse además, una afección sobre el área Montes de Vitoria, que impida la consecución de los objetivos de su PORN, ahora en tramitación.



La Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma del País Vasco: adjunta mapas temáticos que aportan nueva información sobre recursos medioambientales y de infraestructuras en las proximidades de la zona de estudio, que deberán contemplarse en el proyecto o en el estudio de impacto ambiental (áreas de interés naturalista; espacios naturales relevantes; inventario de humedales; inundabilidad; corredores ecológicos; planes de gestión de fauna amenazada: nutria, blenio, avión zapador, lamprehuela, zaparda; vulnerabilidad de acuíferos). Informa también que en lo relativo a las servidumbres aeroportuarias, cualquier actuación que las afecte necesitará el acuerdo previo con AESA.

La Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, indica que los principales efectos que pudieran detectarse se centrarían en la red hidrográfica e hidrogeológica, estimando que serían despreciables. En relación al cambio climático, considera que las medidas propuestas son las adecuadas para este tipo de obras e infraestructuras.

La Confederación Hidrográfica del Duero. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente; tras analizar las características y la ubicación del proyecto, expone que el promotor bien en la elaboración del estudio de impacto ambiental o bien a la hora de ejecutar el proyecto (evaluación ordinaria o simplificada) deberá tener en cuenta entre otras, las siguientes consideraciones:

-Posibles afecciones al dominio público hidráulico, zona de policía de cauce público y servidumbres: se informa desfavorablemente la interceptación de cauces públicos o su modificación; se respetarán servidumbres legales, y en particular, la de uso público de 5 m en cada margen; en caso de situar alguna infraestructura en zona inundable, se realizarán los estudios técnicos necesarios y si procede, se adoptarán las medidas pertinentes.

-Posibles afecciones a las aguas subterráneas. Posibles captaciones de aguas superficiales y/o subterráneas.

-Calidad de las aguas (superficiales/subterráneas). Drenajes y vertidos: medidas para evitar los sólidos en suspensión, durante el movimiento de tierras; ubicación adecuada de vertederos, realizando además estudios sobre los posibles lixiviados generados; medidas para evitar posibles contaminaciones teniendo en cuenta que parte de la zona de actuación se sitúa sobre materiales de alta y muy alta permeabilidad, con grave riesgo de afección a las aguas subterráneas y la elaboración de protocolos de actuación específicos en previsión de vertidos accidentales.

-Otras consideraciones: no se concentrarán varios cauces en una sola obra de drenaje; se restaurará o restituirá el drenaje natural que se vea alterado por las obras; se deberá evitar cualquier posible embalsamiento de aguas; no se llevarán a cabo ni desvíos ni retenciones temporales de los caudales; se evitará la eliminación



de vegetación riparia autóctona, máxime teniendo en cuenta la posible afección a un tramo de río catalogado ZEC 'Riberas del río Arlanzón y afluentes (ES4120072) y si fuera necesario la repoblación de vegetación de ribera, se emplearán siempre especies autóctonas.

Indica que este informe no exime de solicitar cualquier autorización o concesión que compete otorgar a este organismo de cuenca.

La Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León, adjunta escrito elaborado por el Servicio Territorial de Medio Ambiente en Burgos donde tras analizar el proyecto y su ubicación concluye que:

- El proyecto no generará afecciones sobre el Parque Natural 'Montes Obarenes-San Zadornil' siempre que se cumplan las condiciones impuestas en este informe.
- El informe emitido sobre afecciones a Red Natura 2000 (IRNA) es favorable siempre que se adopten las condiciones expuestas en este informe.
- No se produce coincidencia con ningún área crítica definida en el Plan de Conservación del águila perdicera en Castilla y León.
- No se prevé afección sobre flora protegida (*Ruscus aculeatus*) presente en la zona, siempre que se cumplan las condiciones impuestas en el informe. No hay coincidencia con árboles notables ni con zonas húmedas catalogadas.
- No hay coincidencia territorial con Montes de Utilidad Pública. Respecto a las Vías Pecuarias de la zona solo se verán afectadas: la colada del Camino Real de Pancorbo y la Colada al molino Ribabellosa, requiriendo de actuaciones que garanticen su continuidad y tránsito. Por ello, deberán tramitarse los expedientes de modificación pertinentes y proteger su integridad.

Entre las condiciones sugeridas por el Servicio Territorial, se destacan las siguientes:

Medio Natural:

1-Se evitará la afección a la ZEC (ES4120059) en la ampliación del carril de desaceleración proyectado para el acceso al área de servicio del Desfiladero, dirección Burgos. Si no existe otra alternativa viable, se propone prescindir de esta actuación. En las obras de ampliación del aparcamiento de esta área de servicio, se evitará cualquier afección al citado ZEC y se llevará a cabo una restauración vegetal que amortigüe afecciones a la vegetación natural de ribera.

2-De realizarse cualquier derivación autorizada en los cursos de agua de los ríos Arlanzón, Pico, Vena, Oroncillo y Oca, será fuera del período de freza de los salmónidos (1 diciembre/1 de abril).



Fauna y flora protegida:

1-Las obras a realizar en zonas de ribera o próximas a ellas en los ríos Oroncillo, Oca, Ebro, se harán fuera del período comprendido entre el 1 de abril y el 31 de agosto para no afectar negativamente al período de cría del visón europeo.

2-Los trabajos que requieran maquinaria ruidosa o voladuras, que se ejecuten en los tramos de vía de Pancorbo y Ameyugo, deberán realizarse fuera de los períodos comprendidos entre el 1 de febrero y el 31 de julio, para no afectar a las rapaces nidificantes en el entorno.

3-La preparación de terrenos de préstamo en el área de Bureba, se realizará fuera del período comprendido entre el 1 de abril y el 31 de julio, por albergar poblaciones de aves esteparias.

4-Las obras de drenaje transversal a instalar, se deberán adaptar al paso de pequeños mamíferos. Para los pasos de fauna se aplicarán las prescripciones y recomendaciones técnicas orientadas a la protección de la fauna existente, con mención especial para el visón europeo.

5-Ante la posible presencia en el río Ebro de la náyade (*Margaritifera auricularia*), en peligro de extinción, se evitarán los trabajos sobre este cauce así como la alteración de su fondo.

6-El uso de maquinaria que puedan entrar en contacto con aguas del río Ebro, conllevará la aplicación del *Protocolo de desinfección y limpieza para evitar la dispersión de la plaga del mejillón cebra* de la Confederación Hidrográfica del Ebro.

Vías pecuarias:

1-Deberá presentarse ante el Servicio Territorial de Medio Ambiente en Burgos separata de modificación de trazado de las Vías Pecuarias que lo requieran, en las que se garantice su integridad superficial, continuidad de tránsito ganadero e idoneidad.

2-Se evitará la ocupación de las Vías Pecuarias de forma genérica para préstamos y vertederos respetando una banda de protección de al menos 5 m a cada lado de su traza.

Vertederos, préstamos y canteras:

1-El promotor deberá elaborar un Plan de Restauración conjunto, o para cada espacio o grupo de espacios, que será informado por este Servicio antes de su aprobación.



2-La restauración vegetal se desarrollará con las precauciones necesarias para evitar la proliferación de especies exóticas invasoras. El material forestal de reproducción para la restauración vegetal habrá de cumplir lo establecido en el Decreto 54/2007, por el que se regula la comercialización de materiales forestales de reproducción en Castilla y León.

3-En parcelas cercanas a Zonas de Especial Conservación de ribera, como la Pr-34c, se propone excluir una banda de 15 m colindante con la vegetación natural asociada al cauce.

4-En zonas de vertedero o préstamo a cauces, se respetarán franjas de terreno sin alterar de al menos 15 m hasta el cauce.

Emisiones acústicas:

1-Los proyectos constructivos incorporarán un estudio acústico con los requisitos establecidos en la legislación aplicable que garantice el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica y la no superación de los valores límites legalmente preceptuados. El estudio integrará además el diseño y ajuste final de las medidas de protección frente a la contaminación acústica.

2-Las barreras y otras medidas para reducir las emisiones acústicas, adoptarán las mejores técnicas disponibles, para reducir afecciones a la avifauna, especialmente en viaductos que atraviesan las figuras de protección natural o que estén sobre ecosistemas fluviales.

Integración paisajística

1-En todas las actuaciones de restauración vegetal se seleccionarán especies autóctonas, adaptadas a la zona. Su distribución y disposición intentará recrear los valores naturales del medio, por lo que no se realizarán plantaciones mono específicas y se buscará la recuperación de comunidades vegetales de interés.

2-Los materiales forestales de reproducción a utilizar habrán de cumplir lo establecido en el ya citado Decreto 54/2007.

Afección a reforestaciones acogidas a programas de subvenciones

1-Se evitará la afección a superficies repobladas en el marco del Programa Regional de Forestación de Tierras Agrícolas para actuaciones complementarias a las obras (acopios, accesos, instalaciones auxiliares, superficies de préstamo o de vertido). En caso de coincidencia geográfica, se deberá tramitar ante el Servicio Territorial de Medio Ambiente la correspondiente solicitud de revocación.



Protección de la infraestructura de uso público

1-Deberá prestarse especial atención a los posibles usuarios de las infraestructuras de uso público que pudieran verse afectados, adoptando las medidas necesarias para garantizar su seguridad y en su caso, la adecuada reposición del servicio y equipamientos.

Prevención de incendios forestales:

1-Se deberán cumplir todas las disposiciones de aplicación establecidas en la Orden anual vigente, que regula el uso del fuego y establece medidas preventivas para la lucha contra los incendios forestales en Castilla y León.

La Confederación Hidrográfica del Ebro. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente: informa que solo el 15% del trazado corresponde a la cuenca del Duero y el 85% restante a la del Ebro. Tras analizar el contenido del documento ambiental presentado, valorando las actuaciones proyectadas, las posibles afecciones sobre el medio hídrico y las medidas propuestas para su corrección, concluye que:

-Los efectos previsibles se estiman compatibles en cuanto al sistema hídrico se refiere, siempre y cuando se lleven a cabo las medidas contempladas en el documento ambiental, así como todas aquellas que sean necesarias para proteger en todo momento el medio hídrico, su vegetación y la fauna asociada, evitando su contaminación o degradación, garantizando que no se alterará significativamente la dinámica hidrológica ni morfológica de la zona.

-Se deberá asegurar en todo momento, la calidad de las aguas superficiales y subterráneas, procurando interferir lo menos posible en la circulación de los cauces de la zona. Se adoptarán las debidas precauciones para minimizar la afección sobre la fauna asociada tanto al medio acuático como al bosque de ribera, reduciendo al mínimo los desbroces y planificando los trabajos de manera que se eviten los períodos de mayor sensibilidad de estas comunidades, especialmente en las actuaciones de ampliación del área de aparcamiento en las áreas de servicio de Briviesca y del Desfiladero.

-Se deberá realizar un seguimiento ambiental de las obras y proceder a la restauración de todos los terrenos afectados comprobando la evolución de las zonas y su integración ambiental.

Asimismo, adjunta un anejo con diversas consideraciones y criterios a tener en cuenta por parte del promotor, entre las que podemos destacar las siguientes:

-Deberán contar con la previa autorización de esta Confederación, tanto las obras proyectadas como las captaciones de aguas o los vertidos directos o indirectos de aguas residuales.



-Quedará prohibido efectuar vertidos directos o indirectos derivados de la ejecuci3n de las obras que contaminen las aguas, así como, acumular residuos que puedan constituir un peligro de contaminaci3n de las aguas o degradaci3n de su entorno. Los escombros y materiales de desecho deberán ser retirados y trasladados a vertederos legalizados.

-Se respetarán en lo posible, los taludes naturales actuales del cauce que resulten afectados por las obras, procurando reponer la morfología y la vegetaci3n de estos, quedando bien estabilizados y naturalizados.

Como consecuencia del análisis realizado y de las contestaciones recibidas, mediante oficio fechado el 19 de julio de 2018, esta Subdirecci3n General sugiri3 al promotor que los impactos detectados, podían ser mitigados mediante la incorporaci3n al proyecto de una serie de modificaciones, la asunci3n de ciertas condiciones y la realizaci3n de nuevos estudios, que el promotor ha cumplido según acredita la documentaci3n complementaria, recibida el 4 de diciembre de 2018, y que pasa a integrar la versi3n final del proyecto, que es sobre la que versa la decisi3n de evaluaci3n.

En la documentaci3n complementaria, el promotor presenta nuevos estudios sobre préstamos y vertederos, que incluyen el análisis detallado sobre: necesidades de obtenci3n de materiales y de vertido de excedentes; estudio de posibles zonas de préstamos; estudio de posibles zonas de vertedero; capacidad de acogida del territorio; posibles afecciones sobre espacios naturales protegidos y su mitigaci3n. Concluye que la opci3n 3ptima de extracci3n de los materiales necesarios son por orden de preferencia: canteras y graveras en explotaci3n y legalizadas; zonas de préstamos ubicadas en zonas admisibles, según el análisis de capacidad de acogida del territorio realizado. Para el caso de los excedentes, la alternativa más adecuada de vertido por orden de preferencia son: zonas de préstamo utilizadas para la ejecuci3n del proyecto; cantera 'El Torco', para el tramo de la AP-1 que discurre por la provincia de  lava, y zonas degradadas por la actividad extractiva previa localizadas en zonas admisibles.

De igual manera, en la documentaci3n complementaria se presentan modificaciones de algunas de las actuaciones proyectadas entorno al área del servicio del Desfiladero, para evitar impactos sobre espacios de la Red Natura 2000 y sobre la fauna y los hábitats protegidos asociados a los mismos. También incluye las oportunas aclaraciones sobre temas surgidos en la fase de consultas previas, relativos al medio hídrico, hábitats de interés comunitario, fauna protegida, integraci3n paisajística, patrimonio cultural y ruido.

Asimismo, el promotor adjunta los informes recibidos a la consulta que efectu3 a organismos auton3micos competentes sobre esta nueva documentaci3n complementaria, a saber: el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Burgos. Delegaci3n Territorial de Burgos. Junta de Castilla y Le3n; la Diputaci3n Foral de



Álava y el Departamento de Medio Ambiente y Urbanismo. Gobierno Vasco. Todos estos organismos consideran que con la ejecución del proyecto no se producirán afecciones significativas sobre el medio ambiente de la zona, siempre que se dé cumplimiento a las condiciones incluidas en los citados informes. Hay que destacar que el cumplimiento de todas las condiciones impuestas, ha sido asumido expresamente por el promotor.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, 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 1ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del Anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Características del proyecto:

Según indica el promotor, las actuaciones planteadas son la solución más sencilla y que menos ocupaciones nuevas genera (la ampliación por mediana minimiza de forma muy significativa la necesidad de nuevas ocupaciones), cumpliendo el objetivo de adaptar la infraestructura a los parámetros y criterios actuales de seguridad vial. Este hecho hace que no quepa lugar al planteamiento de diferentes alternativas. Se ha minimizado la afección, optimizando el diseño de las actuaciones proyectadas, que a modo de resumen son las siguientes:

-Ampliación de las calzadas del tronco de la autopista AP-1, dotándolas de un tercer carril adicional, entre el p.k. 2+050 (peaje de Castañares) y el p.k. 66+000 (enlace de Ameyugo), en las zonas en las que actualmente la sección sea de 2 carriles por sentido, aproximadamente a lo largo de 63,950 km.

Actualmente, los primeros 59 km de la autopista de peaje disponen de dos carriles de circulación por calzada, mientras que a partir del km 66, las calzadas tienen tres carriles en cada sentido. En el tramo intermedio, la calzada sentido Burgos dispone de tres carriles mientras que la calzada sentido Vitoria tiene dos, no obstante, las principales estructuras del tronco de este tramo, presentan el espacio suficiente para realizar la ampliación a tres carriles. Con este anteproyecto se pretende homogeneizar la capacidad de la autopista en los tres tramos descritos, dotándola de tres carriles en las zonas en las que actualmente hay dos, pues existe una previsión de aumento de tráfico, principalmente de vehículos pesados.

Se considera como la mejor opción, efectuar esta ampliación de tercer carril con carácter general por la mediana, aunque también habrá algunas ampliaciones por el exterior, por razones de visibilidad y para poder ampliar la longitud de los carriles de cambio de velocidad.

-Ampliación de las superficies de aparcamiento en áreas de servicio; la AP-1 en el tramo entre Burgos y Armiñón, cuenta con 3 áreas de servicio (Quintanapalla,



Briviesca y Desfiladero) con aparcamientos para camiones y demás vehículos, que no son suficientes en caso de emergencia por cortes de tráfico.

Debido a la frecuencia de precipitación en forma de nieve en esta autopista y al aumento del tráfico de vehículos pesados previsto, la capacidad de los aparcamientos existentes en las áreas de servicio es insuficiente para acoger a este tipo de vehículos en caso de emergencia. Por ello, se pretende la ampliación de los aparcamientos de las áreas de servicio de Briviesca, en ambos márgenes y la del área de Desfiladero en la margen izquierda.

En la ampliación de las *áreas de servicio de Briviesca*, se propone realizar una ampliación en el número de plazas de aparcamiento destinadas en ambos márgenes de la citada área (p.k. 35+000 del eje 1 y el p.k. 46+500 del eje 2). Con esta actuación, se dispondrá de 26 nuevas plazas para vehículos ligeros y otras 10 para vehículos pesados en sentido Armiñón; en el sentido Burgos se aumentarán en 11 el número de plazas para vehículos ligeros y en 14 para los pesados. En ambos márgenes, la ampliación se realizará en terrenos limítrofes al área de servicio que son propiedad de la autopista, por lo que no será necesario expropiar parcelas.

En la margen derecha de la calzada, la ampliación se extenderá aprovechando el espacio existente entre la autopista y el río Oca. Dada la cercanía de la actuación al citado río, acorde a la Ley de Aguas, será necesario informar con carácter previo a la Confederación Hidrográfica del Ebro y solicitar su autorización, desarrollando posteriormente, todas las indicaciones que este organismo de cuenca establezca al respecto.

En la ampliación del *área de servicio de Desfiladero sentido Burgos*, la zona de aparcamiento de camiones (p.k. 18+900 del eje 2) contempla la ejecución de 23 nuevas plazas de aparcamiento de vehículos pesados. La ampliación se realizará aprovechando al máximo el dominio público de la autopista, por lo que no será necesario realizar expropiaciones de parcelas limítrofes. Las actuaciones se alejan lo máximo posible del cercano ZEC 'Riberas del río Ebro y afluentes' (ES4120059), ocupando siempre terrenos ya incluidos en el interior de la plataforma del área de servicio, evitando con ello afecciones sobre el medio natural de la zona. No obstante, dada la cercanía de las actuaciones al río Oroncillo, se habrá de informar previamente y solicitar su autorización a la Confederación Hidrográfica del Ebro.

-Nuevos aparcamientos de emergencia. actualmente la AP-1 solo cuenta con un aparcamiento de emergencia principal junto con unas instalaciones anexas, compartido con la N-1, ubicado en las inmediaciones del peaje de Rubena con una capacidad de más de 1000 vehículos, 447 pesados y 586 ligeros. Debido a la frecuente precipitación en forma de nieve en esta autopista y al aumento previsto del tráfico pesado, se propone la ejecución de dos nuevos aparcamientos de emergencia, uno en Quintanapalla y otro en Miranda de Ebro.



El aparcamiento de emergencia de Quintanapalla, se ubicará en la margen derecha de la AP-1, en el p.k. 11+500 del eje 1, junto al área de servicio del mismo nombre. Contará con una superficie total de unos 34.659 m² y un total de 232 plazas de aparcamiento para vehículos pesados.

El aparcamiento de emergencia de Miranda de Ebro, se ubicará en la margen derecha de la AP-1, en el p.k. 6+100 del eje 2, a unos dos kilómetros del peaje de Miranda de Ebro. Contará con una superficie de unos 32.836 m² y un total de 213 plazas de aparcamiento para vehículos pesados.

Ambos aparcamientos de emergencia, según el planeamiento vigente, se situarán en zona catalogada como Suelo Rústico Común con Protección para Infraestructuras y se rodearán perimetralmente con un vallado metálico. Contarán con todos los elementos relativos a la señalización vertical, horizontal, balizamiento, barreras de seguridad necesarias y con una red de alumbrado.

-Adecuación de la longitud de los carriles de cambio de velocidad a la normativa de trazado vigente y ampliación de capacidad en la conexión de la AP-1 con la A-1 en Armiñón, analizando las longitudes de los carriles de cambio de velocidad existentes, se detecta la necesidad de revisar y adecuar sus características a la normativa actualmente vigente a lo largo de todo el ámbito del proyecto, lo que supone un aumento notable en la mayor parte de los casos de su longitud, así como la necesidad de algún carril trenzado entre entradas y salidas consecutivas. Informa que la práctica totalidad de los carriles de cambio de velocidad ahora existentes, no cumplen con las prescripciones de la vigente Norma 3.1-I.C Trazado, y se propone su adecuación a la misma, rectificando su longitud de cuña y de carril en sí.

De entre las adecuaciones necesarias, el promotor remarca que para la ampliación del carril de deceleración en el área de servicio del Desfiladero, al objeto de evitar la afección directa sobre terrenos del ZEC 'Riberas del río Ebro y afluentes' (ES4120059), se retranqueará o desplazará el propio carril en sentido Burgos, no necesitando actuar en la zona en la que la ZEC se encuentra más próxima a la infraestructura. La vegetación de ribera del río Oroncillo queda por lo tanto, exenta de afección directa ya que en esa zona no se va a ampliar la plataforma.

-Refuerzo y mejora de firme en el tramo comprendido entre el peaje de Castañares y el enlace de Armiñón, con la hipótesis del incremento en la captación del tráfico pesado de la infraestructura, se hace necesario un refuerzo del firme existente, de acuerdo a la Norma 6.3-I.C. Rehabilitación de Firmes y 6.1, Secciones de firmes.

La mayoría de los gálidos de las estructuras existentes son inferiores al mínimo señalado en la norma de trazado vigente (rango de gálidos entre 4,65 m y 7,00 m). La dimensión de los mismos se verá disminuida a causa de los refuerzos de firmes previstos, por lo que también se proponen actuaciones de mejora de gálidos en las estructuras que lo requieran.



-Disposición de elementos de contención en ambas márgenes de las calzadas en las que se amplía la plataforma, de acuerdo a la O.C. 35/2014 'Sobre Criterios de Aplicación de Sistemas de Contención de Vehículos', así como la sustitución de los pretilos de las estructuras comprendidas en el tramo afectado. El ancho de las bermas existentes en la autopista son inferiores al metro, por lo que en las zonas en las que se propone la ampliación de la plataforma, se tendrá en cuenta la necesidad de establecer una berma exterior de al menos un metro, para que la implantación de los nuevos sistemas de contención cumplan la normativa vigente.

De igual manera, se propondrá el cambio de pretilos en todos los pasos superiores existentes en la autopista, puesto que en la actualidad no cumplen con las prescripciones vigentes.

Según expone el promotor, el consumo de recursos más importante se producirá durante la fase de construcción y está asociado a las principales actuaciones: ampliaciones, firmes y pavimentos, nuevas estructuras, obras de drenaje, señalización y reposición de servicios afectados.

Recursos	Cantidad
Hormigón (m ³)	106.520,13
Madera(m ³)	10.652,01
Acero (t)	15.978,02
Áridos(m ³)	937.262,78
Agua(m ³)	67.332,82
Mezclas bituminosas (t)	1.544.274,79

Adicionalmente se producirán movimientos de tierra con los siguientes volúmenes de excavación y relleno:

	Descripción	Cantidad (m ³)
Excavaciones	Excavación de tierra vegetal	355.756,40
	Excavación en desmonte de tierra	739.008,80
Rellenos	Relleno con material procedente de la excavación	309.392,27
	Relleno con material procedente de préstamo	191.465,83
	Suelo seleccionado procedente de préstamo	415.115,80
	Suelo estabilizado S-EST3 procedente de cantera	284.186,90

Los residuos generados en la fase de construcción se componen básicamente por los sobrantes de ejecución de la obra (hormigón, madera, mezclas bituminosas, hierro y acero, tierras y piedras y residuos biodegradables). En la fase de explotación se generarán residuos de las actividades de mantenimiento de la vía (mantenimiento de pavimentos, estructuras y drenajes).



Ubicación del proyecto:

La zona de estudio se localiza en la parte centro-norte de la Península Ibérica, desarrollándose con dirección suroeste-noreste a lo largo de unos 80 km. En su práctica totalidad se localiza dentro de la provincia de Burgos (Comunidad Autónoma de Castilla y León), perteneciendo solo 6 km a la provincia de Álava (Comunidad Autónoma Vasca).

La zona de actuación se localiza sobre el tronco de la autopista AP-1 en el tramo Burgos-Armiñón, atravesando los términos municipales burgaleses de Ameyugo, Briviesca, Bugedo, Burgos, Cardeñajimeno, Castil de Peones, Condado de Treviño, Fresno de Rodilla, Grisaleña, Miranda de Ebro, Monasterio de Rodilla, Orbaneja Riopico, Padrones de Bureba, Pancorbo, Quintanapalla, Quintanavides, Rubena, Santa Gadea del Cid, Santa María de Rivarredonda, Santa Olaya de Bureba, Villanueva de Teba, Zuñeda, y los municipios alaveses de Armiñón y de Ribera Baja/Erribera Beitia.

La AP-1 comienza a unos 900 m. de altitud al norte de Cardeñajimeno, localidad situada a unos 6 km al sureste de Burgos. Discurre próxima a la cuenca hidrográfica del Duero (río Vena, afluente del Arlanzón y tributarios), alcanzando su máxima altitud en el Puerto de la Brújula (980 m), punto de paso en la divisoria hidrográfica Duero-Ebro, situado en las proximidades de Monasterio de Rodilla. En la vertiente NE de la citada divisoria, el corredor comienza a descender por la comarca de La Bureba, drenada por afluentes del Ebro (Oca y Oroncillo). Pasado Briviesca se alcanza Pancorbo, donde una vez pasado el desfiladero del mismo nombre, se descende hacia la zona de Miranda de Ebro. La infraestructura rodea por el norte dicho municipio, llegando a su término en la localidad alavesa de Armiñón, ubicada en la margen izquierda del río Zadorra, afluente del Ebro.

El territorio atravesado por la autopista, discurre principalmente por zonas relativamente llanas y cultivadas (campiñas y páramos) a excepción de la zona del puerto de la Brújula y el desfiladero de Pancorbo, asociadas a los espacios de la Red Natura 2000 denominados ZEC/ZEPA 'Montes Obarenes' (ES 4120030) y ZEC/ZEPA 'Montes de Miranda de Ebro y Ameyugo' (ES0000187/ES4120095); y los cursos fluviales de los ríos Arlanzón, Oroncillo, Ebro, Bayas y Zadorra, también integrados en Red Natura 2000 como ZEC 'Riberas del río Arlanzón y afluentes' (ES4120072), ZEC 'Riberas del río Ebro y afluentes' (ES4120059), ZEC 'Río Baia' (ES2110006) y ZEC 'Río Zadorra' (ES2110010). Destacar también la presencia en la zona de actuación de la IBA nº31 "Montes Obarenes - Sierra de Toloño".

La vegetación en la zona atravesada por la infraestructura, tiene un predominio de cultivos (trigo, cebada, patata, remolacha, girasol). En algunas zonas próximas al trazado aparecen pastizales xerófilos con inclusiones de porte arbustivo del género *Quercus*. En menor medida, se puede encontrar el monte bajo con dominancia de vegetación leñosa, matas y arbustos, con matorral rastro de escasa altura acompañado de gramíneas. En los ríos y sus riberas aparecen sauces, chopos, fresnos así como otras especies de sauces arbustivos y mimbreras.



En las proximidades del proyecto se encuentran dos paisajes singulares del territorio histórico de Álava: Paisaje sobresaliente "Zadorra curso medio" (cód.45) y el Paisaje sobresaliente "Río Bayas" (cod.50).

Adicionalmente se encuentran itinerarios verdes del territorio histórico de Álava como son el Camino de Santiago y GR-1 Sendero Histórico.

En la zona de estudio se citan los siguientes hábitats de interés comunitario:

- 92A0 "Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*".
- 4090 "*Brezales oromediterráneos endémicos con Aliaga*"
- 8210 "Pendientes rocosas calcícolas con vegetación casmofítica"
- 6420 "Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del *Molinion-holoschienion*"
- 6170 "Prados alpinos y subalpinos calcáreos"
- 6220 "Zonas subestépicas y anuales del *Thero-Brachypodietea*"
- 9560 "Bosques mediterráneos endémicos de *Juniperus spp.*"
- 6210* "Prados secos seminaturales y facies de matorral sobre sustratos calcáreos (*Festuco-brometalia*)"

La traza de la autopista en el tramo que afecta el proyecto intersecta, las siguientes Vías Pecuarias: Colada de Quintanilla de San García, Colada de Vallarta, Colada de la Calzada Real de Briviesca- Pancorbo, Colada del Camino Real de Pancorbo, Colada de Santo Domingo de la Calzada, Colada de la Estacada, Colada de Camino de Requejo, Colada de San Lorenzo, Colada de Quintanas, Colada de Santa Gadea y Colada al Molino de Ribabellosa.

En cuanto al patrimonio cultural, en la prospección arqueológica presentada por el promotor se han identificado tres yacimientos directamente afectados por el anteproyecto: "Autopista", "La Brújula" y "Vía Romana", estos dos últimos de cronología romana y el primero prehistórico indeterminado, además del Conjunto Monumental del Camino de Santiago, que coincide con la Antigua Vía Romana lter 34. Otros elementos del patrimonio arqueológico próximos a las actuaciones son Fondo de Cabaña de Targas y Asentamiento de Venta Bullón.

De igual manera, el trazado de la autopista intercepta el Monte de Utilidad Pública nº 668 "Mancubo y otros" a su paso por el término municipal de Pancorbo (Burgos).

Características del potencial impacto:

Según expone el promotor, conviene destacar que las actuaciones planteadas consisten en la solución más sencilla y que menos ocupación de terrenos nuevos



genera, adaptando además las infraestructuras existentes a los parámetros y criterios actuales de la seguridad vial.

Durante la fase de construcción, se producirán afecciones ambientales de ámbito local, restringido y recuperable, debidas principalmente a: la ocupación del suelo; el movimiento de maquinarias y de tierras; los desbroces; las excavaciones; la adecuación y construcción de infraestructuras; el extendido del firme y a la implantación de instalaciones auxiliares y zonas para el acopio de materiales. Durante la fase de explotación se producirán afecciones ligadas a la presencia de las infraestructuras construidas, ampliadas o mejoradas; y a la propia circulación viaria.

Los elementos ambientales susceptibles de ser alterados por las actuaciones proyectadas son:

-Calidad del Aire, durante las fases de construcción y de explotación, se producirá la emisión a la atmósfera de polvo o partículas en suspensión y de contaminantes, vinculada tanto a la ejecución de las propias actuaciones proyectadas como a la circulación posterior de vehículos en la infraestructura. El promotor considera compatible el impacto ocasionado sobre la calidad del aire.

Al objeto de minimizar posibles afecciones, propone entre otras, medidas tales como: realización de riegos periódicos en accesos y zonas de instalaciones provisionales de obra; cubrición de las cajas de los vehículos de transporte de materiales y la prevención de emisiones de los motores de combustión, mediante su adecuada revisión y mantenimiento.

Teniendo en cuenta la naturaleza del proyecto y la funcionalidad que aportará, el promotor considera que no se van a incrementar los niveles de emisión respecto a los niveles actuales. Indica que al favorecerse la fluidez del tráfico, se disminuirán las retenciones para desplazamientos asociados a la N-I, con lo cual las emisiones globales se deberían ver reducidas.

-Calidad Acústica, durante la fase de construcción se producirá un incremento de los niveles sonoros que podrían afectar a los núcleos habitados cercanos a la zona de obras. Las acciones que constituyen los principales focos de emisión sonora y vibraciones serían, entre otras: el funcionamiento de la maquinaria de construcción y demolición; el tráfico de vehículos de transporte de tierras y materiales y el funcionamiento de instalaciones auxiliares. Las actuaciones que se llevarán a cabo durante el período nocturno, siendo este el más sensible, son la ejecución de firmes y la afección a estructuras.

Durante la fase de explotación, el mayor tráfico previsto para la autopista generará un incremento de las emisiones sonoras que podría ocasionar una disminución en la calidad acústica. En el estudio de ruido presentado, se constata que en el escenario



futuro se superarían en ciertas zonas, principalmente en edificaciones residenciales y con mayor magnitud en horario nocturno, los niveles máximos permitidos, concluyendo en la necesidad de establecer una combinación de medidas correctoras a fin de alcanzar los objetivos de calidad acústica fijados por la normativa vigente (Real Decreto 1367/2007 y Real Decreto 1038/2012 que modifica el anterior). El mismo estudio de ruido, confirma que tras la puesta en marcha de esas medidas se consigue que los futuros niveles de inmisión de la AP-1 no superen los objetivos de calidad acústica establecidos.

Para prevenir el ruido en áreas habitadas durante la fase de obras, se proponen entre otras, medidas tales como: el correcto mantenimiento de la maquinaria; la limitación de la velocidad de los vehículos de obra y de la zona de tránsito; se realizarán mediciones periódicas de los niveles de ruido en la zona; acopio de material en caballones, cuando sea posible en disposición perimetral a las actuaciones generadoras de más ruido; la limitación en el horario de trabajo y la implantación de pantallas de obras móviles en zonas edificadas muy afectadas.

Para prevenir las molestias por ruido durante la fase de explotación, dando así cumplimiento a la legislación vigente en la materia, en el estudio presentado se propone la aplicación de una combinación de medidas correctoras, tales como: colocación de pavimento fonoabsorbente; colocación de pantallas acústicas y la reducción de la velocidad en los tramos donde las dos medidas anteriores resulten insuficientes.

El promotor señala, que en los futuros proyectos constructivos de detalle se deberán concretar las características de las medidas correctoras propuestas en base a la solución definitiva que se desarrolle (realización de los estudios acústicos necesarios), comprobando que no existen cambios en las previsiones de tráfico que determinen la necesidad y características de las mismas.

Por otra parte, el promotor indica que en la actualidad la situación fónica de la zona resulta bastante negativa, y que con la aplicación de las medidas protectoras propuestas en el proyecto se mejorará la situación actual para la población afectada.

-Medio Edáfico. durante la fase de obras se producirán ciertas afecciones ocasionadas por la extracción de materiales o su depósito y los necesarios movimientos de tierras.

El promotor destaca que teniendo en cuenta las dimensiones de las actuaciones, (unos 63 km de tercer carril para ambas plataformas y ampliaciones de áreas de servicio y aparcamientos de viabilidad invernal) y su tipología (autopista) las cantidades de materiales a utilizar y de rechazo son muy reducidas. Esto se debe a que la mayor parte del espacio que se necesita para ampliar la infraestructura, pertenece a la mediana en el interior de la autopista, y los desmontes y terraplenes se disponen sobre elementos similares ya ejecutados en la AP-1. Además, informa



que las ampliaciones de las áreas de servicio y de los aparcamientos de viabilidad invernal se situarán en zonas llanas que no requieren grandes movimientos de tierra. Los volúmenes de tierra vegetal a extraer también son muy limitados. El promotor considera las afecciones sobre el medio edáfico como compatibles.

Al objeto de mitigar posibles afecciones, el promotor propone entre otras medidas, las siguientes: jalonamiento estricto del área de actuación; recogida, acopio y conservación del suelo con valor agrológico; prevención suelos contaminados y su tratamiento si fuera necesario.

-Hidrología. durante la fase de obras en las inmediaciones de cursos de agua, se podrían ocasionar vertidos ocasionales sobre las aguas superficiales de la zona. El promotor remarca que los principales cursos de agua (Arlanzón, Oroncillo, Ebro, Bayas y Zadorra) ya se encuentran atravesados por la infraestructura y cuentan con obras de paso. Las actuaciones proyectadas no requieren modificación de esas estructuras de paso por lo que no se incrementará la afección. En las ampliaciones de áreas de servicio y de aparcamientos de viabilidad invernal, aunque en algunos casos, se aproximan a los cauces citados, no hay afección directa y los movimientos de tierra serán muy limitados. Por ello el promotor considera compatible la posible afección, por ser muy bajo el riesgo de contaminación.

Durante la fase de explotación, la construcción de infraestructuras podría afectar a la escorrentía de la zona. Al tratarse de una infraestructura ya existente, las líneas de escorrentía interceptadas ya cuentan con estructuras y obras de drenaje transversales. Respecto a las zonas de actuación nuevas, se han diseñado de manera que se evite esta posible afección.

Respecto a las aguas subterráneas, el promotor también considera compatibles las posibles afecciones, teniendo en cuenta que gran parte de las actuaciones se desarrollarán en la mediana de la propia autopista, los posibles vertidos tendrían muy difícil alcanzar terrenos naturales y a su vez los acuíferos. Además, teniendo en cuenta la tipología de las actuaciones proyectadas, no se prevén grandes incrementos de nuevas superficies impermeabilizadas, que pudieran afectar al régimen actual de infiltración y en consecuencia, a la recarga de los acuíferos. Tampoco están proyectados nuevos túneles que pudieran afectar a los acuíferos existentes.

Finalmente, con objeto de mitigar posibles afecciones el promotor propone entre otras medidas, las siguientes: declarar zona de exclusión al dominio público hidráulico de los cauces existentes; el diseño adecuado de las obras de drenaje necesarias; la impermeabilización del parque de maquinaria o de las instalaciones auxiliares; habilitar puntos de limpieza de hormigoneras; el control exhaustivo de posibles vertidos accidentales contaminantes y la instalación de mallas o geotextil que eviten la caída de material o residuos a los cauces atravesados por la infraestructura.



-Fauna, el ámbito de estudio cuenta con una variada comunidad faunística dada la diversidad de biotopos presentes (zonas húmedas y riberas fluviales, zonas esteparias, bosques, matorrales plantaciones forestales y urbano) destacando las aves, los mamíferos y los peces. No obstante, hay que reseñar que en la zona de actuación la autopista está construida y operativa desde hace años y que la gran mayoría de las actuaciones proyectadas afectarán a terrenos de la propia autopista o a terrenos adyacentes a la misma, que no son utilizados por especies faunísticas relevantes.

Durante la fase de construcción se podrían producir afecciones sobre la fauna presente, por el incremento del ruido generado durante los desbroces, excavaciones, movimientos de tierras y maquinarias y la explanación de los terrenos. El promotor considera compatible la afección por ruido de obra ya que quedaría limitada al entorno de la misma, existiendo además en la actualidad otras fuentes de ruido (N-I, propia AP-1 y ferrocarril) que llevan años operando en la zona y que han creado un modelo de acostumbramiento en su fauna.

Durante la fase de explotación se podría producir un efecto barrera, aunque según el promotor en la actualidad la infraestructura existente ya cuenta con la permeabilidad adecuada para la fauna. En relación al ruido producido por el previsible incremento en la circulación de vehículos, también se considera afección compatible indicando que no se verán afectadas zonas de nidificación ni dormideros de especies protegidas.

Al objeto de mitigar posibles afecciones el promotor además de las medidas ya expuestas en otros apartados que le puedan ser de aplicación, propone entre otras, las siguientes: el control de la superficie de ocupación; todas las estructuras destinadas a favorecer la permeabilidad de la fauna, que se vean afectadas por este proyecto, serán repuestas o ampliadas convenientemente; se implementarán medidas de protección de quirópteros, manteniendo los corredores vinculados a vegetación de ribera y bosques, disponiendo pantallas anticollisión y evitando la creación de focos de atracción próximos al trazado; la adaptación del cerramiento perimetral de la infraestructura; implantar dispositivos de escape; implementar medidas específicas para conservar el visón europeo y sus hábitats e imponer un calendario de actuaciones, con restricciones temporales adaptadas a las especies de fauna protegida presentes en cada zona.

-Vegetación, durante la fase de obras se producirán afecciones sobre la vegetación existente, debido principalmente a los movimientos de tierra, explanaciones y a los desbroces necesarios. Las actuaciones que generarán más afección son las asociadas a las ampliaciones de las áreas de servicio, a los aparcamientos de viabilidad invernal y a las modificaciones de enlaces. El promotor informa que las ampliaciones de cuñas en los carriles de cambio de velocidad, se realizarán sobre el talud ya existente en la AP-1 sin afectar a vegetación reseñable, y que los cruces existentes sobre cursos fluviales no requerirán nuevos apoyos que puedan afectar a



su vegetación de ribera. En las actuaciones sobre áreas de servicio y aparcamientos de emergencia, tampoco se afectará a vegetación relevante, ya que se actuará en terrenos dentro de las citadas áreas o sobre terrenos con poca vegetación natural o carente de ella, nunca afectando directamente ni a cauces ni a su vegetación asociada. Por todo ello, el promotor considera esta afección sobre la vegetación de la zona de actuación como compatible.

El promotor informa que no se prevé afección a ningún Monte de Utilidad Pública. No obstante, si se pudiera ver afectado el MUP nº 668 "Mancubo y otros", sería necesario tramitar la correspondiente solicitud para la concesión o uso especial de los terrenos que se ocupen de forma provisional en la fase de obra o expediente de prevalencia, en caso de resultar definitivo.

Al objeto de mitigar posibles afecciones, el promotor, además de las medidas ya expuestas en otros apartados, propone entre otras, las siguientes: se restringirán los desbroces al límite de la zona de ocupación de las obras; se respetarán y protegerán los ejemplares que deban permanecer tras las obras; se prohíben los fuegos en zonas vegetadas; no se implantarán zonas de préstamo o vertederos en áreas con árboles y bosquetes arbustivos, en zonas de pasto, en linderos con vegetación o áreas con vegetación natural que puedan considerarse ya restauradas.

-Red Natura 2000: la zona de estudio incluye varios espacios de la Red Natura 2000, a saber: ZEC/ZEPA 'Montes Obarenes' (ES 4120030); ZEC/ZEPA 'Montes de Miranda de Ebro y Ameyugo' (ES0000187/ES4120095); ZEC 'Riberas del río Arlanzón y afluentes' (ES4120072), ZEC 'Riberas del río Ebro y afluentes' (ES4120059), ZEC 'Río Baia' (ES2110006) y ZEC 'Río Zadorra' (ES2110010). Hay que remarcar el hecho, de que se trata de un proyecto de adecuación y mejora de una autopista ya existente, en el que el promotor ha pretendido en todo momento no incrementar la afección sobre los citados espacios protegidos.

Durante la fase de obras, se pueden producir afecciones por: la modificación del modelado del terreno; la eliminación directa del suelo o su contaminación; la interceptación y alteración de la dinámica de cauces; la contaminación del medio hídrico; la eliminación de la cobertura vegetal; la reducción de espacio vital por alteraciones en los hábitats y el incremento de los niveles de ruido y vibraciones, que podrían ocasionar alteraciones en el comportamiento de la fauna presente.

Durante la fase de explotación, sería la fauna asociada la que podría verse afectada por la presencia de la infraestructura mejorada y por el previsible incremento en la circulación de vehículos. Los impactos más apreciables podrían ser el efecto barrera y los atropellos y colisiones. El promotor indica que al tratarse de una infraestructura ya existente y operativa, no se prevé un incremento significativo en ninguno de los citados impactos.

Al objeto de mitigar posibles afecciones, además de las medidas ya expuestas en otros apartados que le puedan ser de aplicación, propone entre otras: declarar estos



espacios como zonas de exclusión (evitar su afección directa, no préstamos o vertederos, no instalaciones auxiliares, ...); cronograma de obras adecuado a los taxones que se pretenden proteger (visión europeo, avifauna, ...); elementos anticolidión; instalación mallas o geotextiles para evitar la caída de restos a los cauces y evitar la eliminación de vegetación riparia autóctona.

El promotor tanto en el documento ambiental como en la documentación complementaria posteriormente solicitada, realiza un análisis detallado de los posibles impactos para cada uno de los espacios ya citados, concluyendo en todos los casos que los impactos ocasionados son compatibles. Expone de igual modo, que con este proyecto no se producirán impactos ambientales significativos que pudieran poner en riesgo la integridad y coherencia de la propia Red Natura 2000. A este respecto, remarcar lo expuesto en los informes favorables de administraciones competentes tales como: el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Burgos. Delegación Territorial de Burgos. Junta de Castilla y León; la Diputación Foral de Álava y el Departamento de Medio Ambiente y Urbanismo del Gobierno Vasco, donde concluyen que siempre que se dé cumplimiento a determinadas condiciones, asumidas íntegramente por el promotor, no se producirán afecciones significativas sobre los valores naturales de estos espacios protegidos.

Patrimonio Cultural: en el estudio de impactos sobre el patrimonio cultural presentado por el promotor, se han detectado varios elementos que podrían verse afectados durante la fase de obras del proyecto, a saber:

-Bien Cultural Catalogado en Euskadi: Camino de Santiago en Álava a su paso por Armiñón en dirección a La Rioja.

-Patrimonio Arqueológico: Iter 34 Vía Romana coincidente en el tramo de Armiñón con el trazado del Camino de Santiago en su ramal hacia La Rioja (zona de presunción arqueológica); la Vía Romana (Fresno de Rodilla, Burgos); el yacimiento de La Brújula (Monasterio de Rodilla-Fresno de Rodilla) y el yacimiento Autopista (Rubena).

El promotor considera que las posibles afecciones se verán mitigadas con la aplicación de medidas preventivas y correctoras, destacando entre otras: respecto al Camino de Santiago, propone el desvío de la traza del ramal y de no ser posible, estudiar otra solución que deberá contar con la aprobación de los organismos competentes del Gobierno Vasco; excavaciones arqueológicas de los yacimientos afectados; se realizará un seguimiento arqueológico periódico de los movimientos de tierra asociados a la obra desde los desbroces iniciales; en fases posteriores del proyecto se acotarán más las posibles afecciones, debiéndose incluir como medida, una excavación valorativa de los yacimientos, quedando a expensas de lo que decida el órgano autonómico competente en la materia. El promotor remarca, que para el ramal del Camino de Santiago sea cual sea la solución constructiva seleccionada, se garantizará en todo momento la continuidad de tránsito de los peregrinos por esta vía.



El promotor indica las Vías Pecuarias presentes en la zona de estudio, a saber las coladas de: Quintanilla San García, de Vallarta, de la Calzada de Briviesca-Pancorbo, del Camino Real de Pancorbo, de la Estacada, del Camino de Arroyo, del Camino de Requejo, de Quitanas, de Santa Gadea y del Molino de Ribabellosa. Informa que al tratarse el proyecto de una infraestructura presente, las Vías Pecuarias apenas se verían afectadas, necesitándose en el peor de los casos, su reposición (Colada del Molino de Ribabellosa). De igual manera, informa que en fases posteriores de proyecto, se presentará ante el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Burgos, separata de modificación del trazado de la Colada al Molino de Ribabellosa y de la Colada del Camino Real de Pancorbo. Indica también, que se garantizará su integridad superficial y la continuidad del tránsito ganadero, acorde a la legislación vigente, y se evitará su ocupación por préstamos y vertederos.

El promotor también informa que los yacimientos Fondo de Cabaña de Targas y Asentamiento de Venta Bullón, se encuentran lo suficientemente alejados como para no verse afectados por las actuaciones proyectadas.

-Paisaje y Hábitats de Interés Comunitario, durante la fase de construcción se producirán alteraciones en el paisaje de la zona tanto por los propios trabajos que se deben realizar, como por la presencia de la maquinaria necesaria. Durante la fase de explotación se producirán alteraciones del paisaje por la implantación del tercer carril, ajustes en carriles y la ampliación/construcción de nuevos aparcamientos en terrenos de las propias áreas de servicio o próximos a ellas.

Teniendo en cuenta que la infraestructura a adecuar ya existe y que el paisaje de la zona ya está muy modificado, no se esperan afecciones significativas sobre el mismo con la ejecución de las actuaciones proyectadas. El promotor considera compatibles los impactos que se ocasionarán sobre el paisaje de la zona de estudio.

En la documentación complementaria solicitada, el promotor expone que con la ejecución del proyecto se verán afectadas algunas manchas del hábitat de interés comunitario 6220* '*Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachyopodietea*' (lastonar) ubicadas muy próximas a la autopista, desde el peaje entre la AP-1 y la A-1 en la Comunidad Autónoma Vasca. Con estas actuaciones se prevé se generen taludes de gran pendiente que resultarán visibles desde la propia autovía A-1.

Al objeto de mitigar posibles afecciones, además de las medidas ya expuestas en otros apartados propone entre otras, las siguientes: adecuación de taludes, dando formas onduladas, envejecimiento e hidrosiembras; acondicionar zonas afectadas, para ello se descompactarán los terrenos, se hará un extendido de tierra vegetal y una posterior siembra para devolver el espacio a su estado original; y la restauración vegetal se hará con especies autóctonas intentando recrear los valores naturales del medio. Hay que indicar que el promotor asume las medidas relativas a la integración paisajística propuestas por la Diputación Foral de Álava.



-Medio Socioeconómico, durante la fase de construcción y explotación de la infraestructura, la población de la zona de estudio puede sufrir alteraciones en la accesibilidad y en la disponibilidad de ciertos servicios. El promotor expone que al tratarse de una infraestructura ya existente, apenas se generarán nuevas afecciones y en cualquier caso, todas las servidumbres y servicios afectados, serán oportunamente repuestos.

El promotor informa que la mayor parte de las actuaciones se sitúan dentro de la plataforma o del dominio público de la autopista. Las zonas nuevas ocupadas se circunscriben al ámbito de la infraestructura existente, por lo que las posibles afecciones al planeamiento urbanístico municipal son muy limitadas.

Por otra parte, indica los efectos positivos que para la economía de la zona tendrá el proyecto, tanto por la contratación directa de mano de obra local, como por el auge esperado en el sector servicios. También considera, que se producirá un claro beneficio en la circulación general de la zona, tanto sobre la AP-1 como sobre la N-1. Por todo ello, considera que el impacto sobre la población puede resultar beneficioso.

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 de ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la Sección 2ª 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 «Adecuación y mejora de la autopista AP-1. Burgos-Armiñón. Provincias de Burgos y Álava. PPKK. 2+050 - 83+100», se encuentra encuadrado en el artículo 7.2 apartado c) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de evaluación ambiental.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 7.1.c) del Real Decreto 864/2018, de 13 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica, corresponde a la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal.



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 **«Adecuación y mejora de la autopista AP-1. Burgos-Armiñón. Provincias de Burgos y Álava. PPKK. 2+050 - 83+100»**, ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y condiciones establecidas en la documentación presentada, en los informes recibidos 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 (www.miteco.es), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

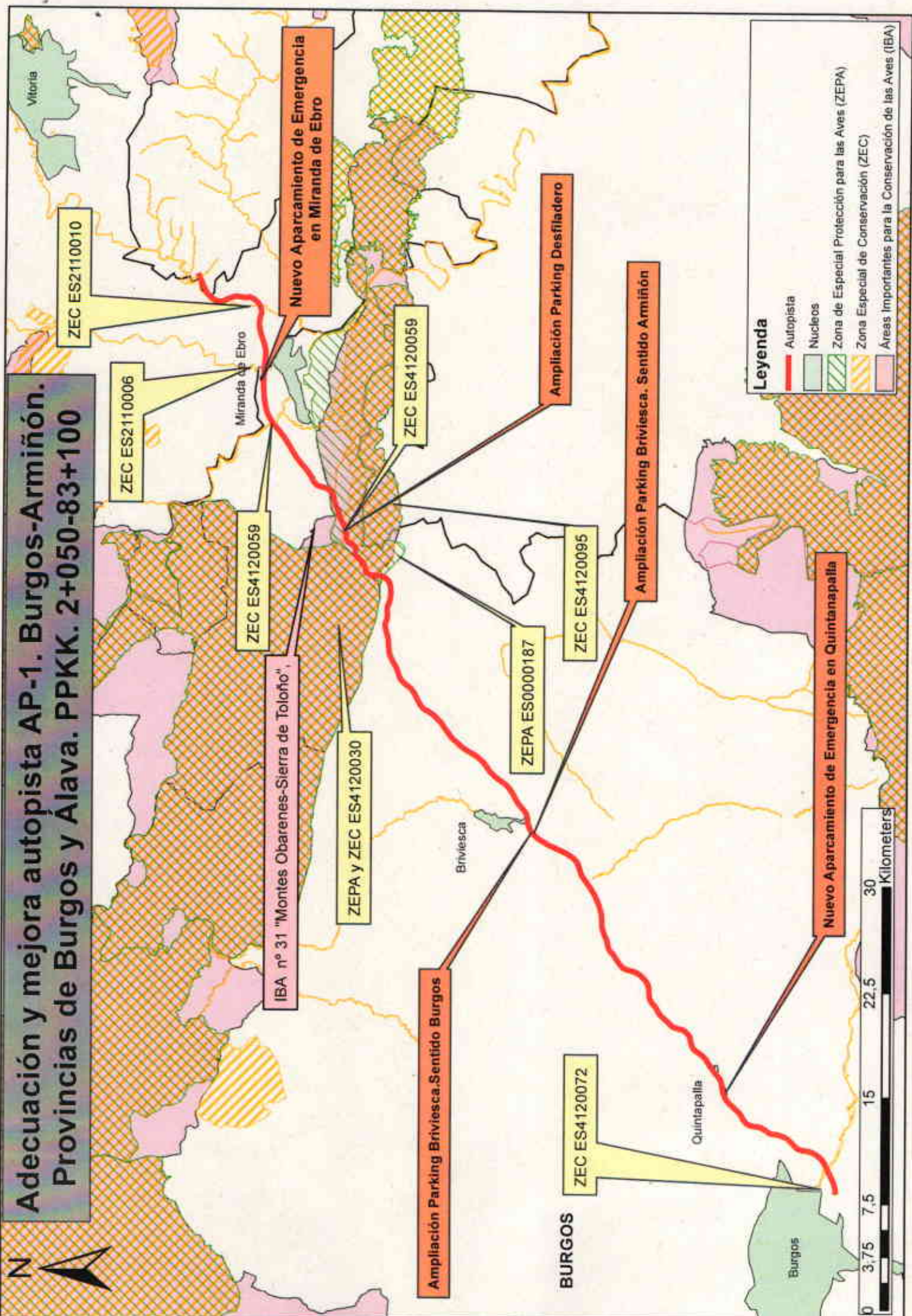
De conformidad con el apartado 6, del artículo 47 de la ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, a 4 de MARZO de 2019

EL DIRECTOR GENERAL
DE BIODIVERSIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL

Francisco Javier Cachón de Mesa

Adecuación y mejora autopista AP-1. Burgos-Armiñón. Provincias de Burgos y Alava. PPKK. 2+050-83+100



Leyenda

- Autopista
- Núcleos
- Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA)
- Zona Especial de Conservación (ZEC)
- Áreas importantes para la Conservación de las Aves (IBA)

