1703

RESOLUCIÓN de 22 de noviembre de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto «Variante de Monasterio de Rodilla en la carretera N-I, entre los pp.kk. 261,000 y 265,600, (Monasterio de Rodilla, Burgos)», promovido por la Dirección General de Carreteras

La presente resolución se adopta de conformidad con lo establecido en el artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

1. *Objeto, justificación y localización. Promotor y órgano sustantivo.*—El objeto del proyecto es mejorar la conexión y accesibilidad entre las carreteras del ámbito del estudio, con el fin de paliar los problemas de congestión de tráfico eliminando la travesía de la N-I en el casco urbano Monasterio de Rodilla y mejorar la conexión entre vías de gran capacidad existentes.

Al considerarse las vías indicadas como itinerarios de interés general, justifican la actuación planteada en el proyecto y las características del área del estudio y de las alternativas propuestas dan cierta singularidad al estudio.

El ámbito del estudio comprende una franja de territorio en los Términos Municipales de Monasterio de Rodilla y Santa Olalla de Bureba, de la provincia de Burgos.

El promotor del estudio es la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental, de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento

2. *Tramitación.*—El proyecto contemplado en el Estudio Informativo: «Variante del Monasterio de Rodilla (Burgos)» está comprendido en el apartado Proyectos de Infraestructura del grupo 6 del anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, modificado por la Ley 6/2001, por lo que debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió con fecha 20 de julio de 2004 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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

Con fecha 3 de julio de 2003, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas a las consultas.

La Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de ambas informaciones pública mediante la publicación en el BOE de 7 de febrero de 2006, y en los periódicos El Diario de Burgos y El Correo de Burgos.

Con fecha 13 de septiembre de 2006 la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental y resultado de la información pública.

3. *Descripción del proyecto.*—El proyecto, contempla la construcción de una carretera de 5390 m de longitud, con una calzada de 2 x 3,5 m., es decir un carril por sentido de circulación y arcenes exteriores de 2,50 m., cuyo origen se sitúa aproximadamente a 1,5 km antes de la población de Monasterio de Rodilla y finaliza 3,00 km más allá de la misma población.

Entre el punto de inicio y el final, todas las alternativas estudiadas deben cruzar la autopista AP-1, la línea de ferrocarril Madrid-Hendaya y por último la futura línea del AVE.

Hay un único corredor para la variante en estudio, delimitado por la carretera N-I y la Autopista A-1, tanto antes como después del cruce entre ambas.

Todas las alternativas deberán tener las siguientes actuaciones:

Enlace completo para el acceso a Monasterio de Rodilla y Santa María de Invierno.

Mantenimiento y mejora de los accesos al camping.

Mantenimiento de la permeabilidad transversal.

Cruce de la carretera proyectada con las líneas de ferrocarril actual o futura.

4. *Factores ambientales relevantes del entorno del proyecto.*—Ambientalmente, el área del estudio presenta las siguientes características:

La fisiografía se corresponde con la de un valle estrecho y plano.

La geología, no presenta puntos de interés geológico.

Suelos aluviales orlados por cuevas características.

La hidrología superficial, a caballo entre dos cuencas, la del Ebro con el río Cerrata, y afluente Monasterio y la del Duero con el Vena, al sur.

La hidrología subterránea con las unidades hidrogeológicas «La Bureba», «Aluvial del Oca» (Ebro) y «Quintanilla-Peñahorada-Atapuerca» (Duero).

La vegetación a destacar es la riparia del río Cerrata y arroyo Monasterio con alisedas, alamedas, sauces, fresnos, etc., las formaciones forestales en zonas montañosas, como la Brújula con rebollos, pinos, y un sotobosque con brezal, los cultivos agrícolas de amplia presencia, especialmente el cerealista y las áreas de pastizales y matorrales de cuevas y laderas.

La fauna es muy variada, pues comprende varios hábitats dentro del biotopo heterogéneo de la zona. No hay especies en peligro de extinción, cuatro especies son vulnerables, tres con algún tipo de amenaza y el resto que sobrepasan el centenar, no amenazadas, según el estudio de fauna del Estudio de Impacto Ambiental.

En el área del proyecto, no hay espacios naturales protegidos, ya que el LIC «Riberas de la Subcuenca del río Oca», se encuentra a 8 km de la traza.

Según la Directiva 92/43/CEE, hay un hábitat de interés comunitario (4090), que a su vez se subdivide en tres subhábitat cuyos códigos son 309051 (matorrales mediterráneos con genista), 309091 (matorrales mediterráneos primarios con genista) y 517513 (Matorrales mediterráneo con fétuca y tomillo), pero que en trazado de las diferentes alternativas se ha tenido en cuenta, alejándose del mismo para evitar posibles afecciones.

El Patrimonio Histórico-Artístico es amplio, tanto en yacimientos arqueológicos como en BIC. Según la Consejería de Cultura de Burgos, están catalogados en la zona 47 yacimientos arqueológicos y 12 edificios de alto valor arquitectónico, destacando entre los primeros el Trítium (restos romanos) en el alto de Rodilla, y un conjunto de iglesias románicas como edificios.

Ninguno de estos yacimientos se ubican en las trazas del proyecto, pues se ha tenido en cuenta su presencia a la hora de su planificación.

No hay presencia en el trazado de Vías Pecuarias.

5. *Tratamiento del análisis de alternativas. Selección de alternativas.*—Se han considerado, cuatro alternativas:

Alternativa 1-A:

Al inicio de la alternativa 1-A, se ha proyectado una incorporación a la carretera N-I, que permite a los vehículos provenientes de Monasterio de Rodilla acceder a la carretera N-I, únicamente en sentido Burgos y que en el presente estudio se ha denominado Conexión de Entrada. El tronco principal de esta alternativa se aleja hacia la derecha, desde el inicio en relación con la N-I, con tres curvas circulares y diámetro variable (de 1200 a 700 m), y posteriormente coincide con la N-I, junto al acceso al camping Picón del Conde y lo hace hasta el punto final del estudio, pk 5+838 del proyecto y el pk de explotación 265,6. El enlace se ha situado donde el eje de la alternativa 1-A cruza la carretera a Santa María del Invierno desde Monasterio de Rodilla.

En el tramo de coincidencia con la N-I, se aprovecha el paso bajo la AP-1 debiendo modificar el trazado de la carretera a partir de este punto para poder proyectar los pasos, tanto sobre el ferrocarril actual, como sobre la línea de alta velocidad.

Esta alternativa cruza el río Cerrata en el pk. 5+000. Se han considerado vías de servicio paralelas a la carretera, que facilita diversas conexiones.

El punto final de la alternativa 1-A, se produce en el pk 5+838 del proyecto.

Alternativa 2-A:

El inicio coincide con el de la Alternativa 1-A, en su trazado, también con tres curvas, pero con un tramo recto de 399 m. entre la primera y segunda curva, que hace que esta alternativa se aleje más de la carretera actual y coincida con ella más allá del camping Picón del Conde. El tramo final coincide con la alternativa 1-A, pero acaba en el pk. 5+871.

Alternativa 3-A:

Hasta el primer enlace, coincide con las dos alternativas anteriores, dispone de dos curvas con 700 m. de diámetro a izquierda y derecha. Entre los enlaces de las alternativas anteriores, la traza de la 3-A, se mantiene alejada más o menos paralela a la actual N-I. Cruza con pasos superiores la Autopista AP-1, la línea de ferrocarril Madrid-Hendaya, el río Cerrata y finalmente la futura línea del AVE.

Después del segundo tramo y mediante una curva circular de 1200 m. a la derecha conecta con la N-I en el pk. 5+ 938, donde se ha conectado la Conexión de Salida, que resuelve varios accesos.

Alternativa 3-C:

Esta alternativa se contempla como la más exterior al núcleo de Monasterio de Rodilla, con dos semienlaces en ambos extremos de la actuación. Se inicia con un enlace incompleto entre la actual y futura carretera N-I, que permite acceder a la población de Monasterio de Rodi-

lla a los vehículos que proceden de Burgos por la N-I y en el sentido inverso los de Monasterio de Rodilla a Burgos.

La alternativa empieza con una curva circular a la derecha de 1500 m. de radio que permite alejarse de la actual N-I, y aproximarse a la autopista AP-1 para cruzarla con un paso bajo. Una segunda curva hacia la izquierda de 1125 m. de radio, recupera la orientación norte, cruza mediante un paso superior la futura línea del AVE, la actual línea de ferrocarril Madrid-Hendaya, mediante un paso bajo y al río Cerrada, para continuar con un tramo recto de 871 m. de longitud con enlaces entre carreteras y caminos de la zona, y finalmente una tercera curva de 1200 m. de diámetro a la derecha conecta con la N-I, que coincide con el punto final de esta alternativa, el pk. 6+390.

El análisis ambiental de cada una de las alternativas, indica que las menos desfavorables son las 1 A y 2 A, esta última inicialmente seleccionada, pero el resultado de las consultas y alegaciones, ha hecho que la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León, proponga como alternativa seleccionada la 3 C.

6. *Consultas previas.*—Se han recibido un total de 7 respuestas de las 23 consultas realizadas.

Los aspectos más significativos de las respuestas recibidas bajo el punto de vista ambiental, son las siguientes:

La Comisión Territorial de Patrimonio Cultural de Burgos y la Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural: consideran imprescindible que el Estudio de Impacto Ambiental, incluya una prospección arqueológica intensa del área afectada que garantice la correcta protección del Patrimonio Arqueológico, realizada por un arqueólogo competente en coordinación con el primer organismo citado e informa que el yacimiento arqueológico Alto de Rodilla (Tritium) de la documentación presentada, no se corresponde con la ubicación exacta.

La Confederación Hidrográfica del Ebro, indica que cualquier actuación en las zonas de servidumbre y policía requerirá autorización del Organismo de Cuenca y realiza una serie de observaciones relativas a prevenir contaminación por aguas residuales y otras sustancias contaminantes, la prohibición de realizar obras en áreas de protección hidrológica, minimización de la contaminación acústica e impacto visual y realización de un inventario ambiental, especialmente en las márgenes del río Oca.

El Ayuntamiento de Monasterio de Rodilla muestra su desacuerdo con la ejecución de las obras, por la gran influencia que tendrían sobre la zona y el número de afecciones que originaría, que ambientalmente estarían relacionadas con el impacto visual, impacto socio económico negativo por la pérdida de terrenos cultivables de gran rentabilidad, impacto sobre el río Azor y sus sotos y solicita que el estudio de impacto ambiental, deberá detallar las afecciones al medio físico y tener en cuenta las propuestas realizadas.

La relación de consultados y las respuestas recibidas son:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	—
Delegación del Gobierno en Castilla y León	X
Subdelegación del Gobierno en Burgos	X
Confederación Hidrográfica del Ebro	X
Confederación Hidrográfica del Duero	—
Dirección General de Calidad Ambiental de Castilla y León ..	—
Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León	—
Secretaría General de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	—
Diputación Provincial de Burgos	—
Comisión Territorial de Patrimonio Cultural de Burgos	X
Instituto Geológico y Minero de España	—
A.D.E.N.A	—
Ecologistas en Acción	—
F.A.T	—
Greenpeace	—
S.E.O	—
G.E.D.E.B	—
Grupo Naturalistas C.I.E	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental ..	X
Ayuntamiento de Monasterio de Rodilla	X
Ayuntamiento de Santa Olalla de Bureba	—
Ayuntamiento de Quintanaplena	—

7. *Alegaciones formuladas.*—Se han recibido un total de 6 alegaciones de las que 2 corresponden a organismos oficiales y 1 a los ayuntamientos, 1 a una agrupación regional y 2 a particulares.

El resumen de las alegaciones recibidas a las actuaciones propuestas en el Estudio Informativo, son las siguientes:

La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Junta de Castilla y León de la Consejería de Fomento, hace un análisis con la carretera BU-702, indicando los parámetros de diseño de la misma que establece el Plan Regional de Carreteras, y que ha de cumplirse en la alternativa elegida.

La Confederación Hidrográfica del Ebro, establece una serie de recomendaciones y consideraciones, que deberán ser tenidas en cuenta, tanto en la fase de proyecto, construcción y explotación de la carretera en relación con la protección ambiental de la cuenca del tramo estudiado.

El Ayuntamiento de Monasterio de Rodilla, hace un examen exhaustivo del proyecto, desde el punto de vista de interés general, local y de planteamiento urbanístico, e indica que todas las alternativas excepto la 3C, impiden el desarrollo urbanístico del municipio, pues es la que permite la ampliación del camping, del desarrollo local y evita el posible riesgo de cruce con servicios existentes, así mismo solicita que el nuevo trazado respete las edificaciones existentes, y que se tengan en cuenta los planes de expansión del municipio, y el impacto sonoro que se produce tanto en el casco urbano como en el camping.

En relación con los accesos, los propuestos por la alternativa 3C, son los que menos perjudican la franja de ocupación del suelo y contemplan la posibilidad de realizar cambios de sentido.

La asociación Tierra Comunera hace una alegación ajena a la actuación del proyecto.

Las dos alegaciones particulares, optan por la alternativa 3C, pues consideran la de menor afección desde el punto de vista económico y urbanístico.

8. *Integración del proceso de evaluación.*—Las acciones a ejecutar en la construcción de la vía, serán las que supongan las afecciones más relevantes, aunque la mayoría de carácter reversibles al finalizar las obras o por correcciones aplicadas.

En la fase de explotación las causas de alteración son muy diferentes y se centran en la ocupación permanente del espacio por el trazado.

Los impactos significativos de las diferentes alternativas son:

Aguas subterráneas: Para evitar posibles afecciones sobre el acuífero de la Bureba, se dimensionarán adecuadamente las obras que afecten a la zona saturada, se reducirá el efecto pantalla de las obras de cimentación, se minimizarán las excavaciones y se hará un seguimiento y control del nivel freático.

Aguas superficiales: Se evitarán las afecciones al río Cerrada y arroyo Monasterio, durante las obras de construcción, para impedir la alteración de las condiciones de drenaje, de la erosión y el aporte de contaminantes al cauce fluvial, para lo que se realizará una correcta planificación de la red de drenaje del río y arroyo citados, que serán cruzados mediante viaductos, con los pilares alejados de los lechos de inundación, y la consiguiente restauración de ribera, así como el control en el almacenamiento de materiales y los parques de maquinaria, que han de estar colocados fuera de los cauces fluviales.

Flora: Las zonas de especial protección natural, están relacionadas con la presencia de los cauces fluviales, que son atravesados por la traza. Como medida a tener en cuenta, es el cuidado de las áreas de vegetación de ribera de la zona y restauración de la misma.

Fauna: En relación con la fauna, aunque no estén presentes en la zona especies en peligro de extinción, hay 30 especies significativas, que pueden verse afectadas por las obras, por lo que hay que realizar un seguimiento para no alterar sus ciclos vitales, e intentar minimizar el efecto barrera, que afectaría a su movilidad, tal como indica el estudio de impacto ambiental.

Ruido: Los niveles de ruido son moderados en general y aumentarán durante las obras, pero el hecho de considerar la variante más alejada de la población y camping como opción, minimiza el posible impacto por ruido, en la fase de explotación.

Contaminación atmosférica: El incremento de la contaminación atmosférica, se debe al aumento de partículas en suspensión (polvo) y gases de combustión de la maquinaria y vehículos, en áreas próximas a las obras, y durante la fase de construcción. Se paliarán los efectos con la aplicación de medidas preventivas como el riego, compactación de caminos, control de emisiones etc.

En la fase de explotación la contaminación, se deberá a las emisiones de los vehículos que circulen por la nueva carretera, y dada que las características de la zona facilita la dispersión de gases, no se espera un aumento de la contaminación respecto a la situación actual.

Patrimonio Cultural: la zona del proyecto, es potencialmente alto en recursos arqueológicos, y de un gran valor arquitectónico, que se han tenido en cuenta al planificar las alternativas, sin embargo antes del

comienzo de las obras, se hará una prospección arqueológica bajo la supervisión de la Consejería de Cultura de la Junta de Castilla y León.

Condiciones de vida de la población: Durante la ejecución de las obras, se producirán molestias a la población, que desaparecerán una vez finalizadas estas y la nueva infraestructura proporcionará un impacto positivo sobre la población, en relación con la calidad de vida de la misma.

Préstamos y vertederos: se utilizarán áreas autorizadas, en base a la legislación vigente.

9. *Condiciones ambientales específicas al proyecto.*—Los valores del espacio atravesado, han sido considerados en el Estudio de Impacto Ambiental, reconociendo y valorando los posibles impactos, que en ningún caso se han estimado irreversibles y que se minimizarán por la aplicación de las oportunas medidas correctoras.

En relación con el ruido, el aumento del mismo se producirá durante la fase de construcción, por tanto tendrá un carácter temporal. Durante la fase de explotación, no se esperan impactos debido a la ubicación del trazado, alejado de los núcleos de población.

La vegetación ha de conservarse en general en las áreas arboladas y especialmente las márgenes del río Cerrata y el arroyo Monasterio, que mantienen una buena vegetación de ribera.

No se colocarán las áreas de acopio, maquinaria y vertedero, en las superficies arboladas o sus proximidades, ni en las márgenes de los arroyos.

Para evitar impactos ambientales sobre la fauna, durante la fase de construcción se planificarán los periodos de actuación para no ser coincidentes con las épocas de reproducción y se diseñarán los pasos de fauna para evitar el efecto barrera y facilitar su movimiento.

En coordinación con la Consejería de Cultura de la Junta de Castilla y León, antes del comienzo de las obras se realizará una prospección arqueológica del 100 por 100 de la zona afectada. Del resultado de la misma, la citada Consejería, establecerá, como autoridad competente, los criterios y protocolos de actuación.

Todas las infraestructuras y servicios serán repuestos y en ningún caso se producirá su interrupción en el servicio que prestan como consecuencia de la ejecución de las obras.

Se tomarán las medidas indicadas en la legislación vigente, con el fin de prevenir los incendios forestales.

Para evitar la contaminación de aguas y suelo, se tomarán medidas preventivas, que eviten los vertidos de tierras y sustancias contaminantes, a los cauces y suelos.

Los restos de construcción, se enviarán a vertederos autorizados, cuya ubicación y cartografía, ha de figurar en el Proyecto de Construcción.

10.—*Especificaciones para el seguimiento.*—El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental a lo largo de tres fases, que son: previa a las obras, durante la construcción y la de explotación, así como un proyecto de restauración ambiental e integración paisajística para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. La duración del programa tendrá una duración mínima de un año en la fase de explotación y del seguimiento de la autopista sobre la fauna de dos años.

La Dirección General de Carreteras dispondrá de una dirección ambiental de obra que se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración.

La documentación correspondiente a la vigilancia ambiental se enviará al órgano sustantivo que a su vez informará a la Dirección General de Calidad Ambiental.

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

11. *Conclusión.*—En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio, de fecha 21 de noviembre de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto «Variante del Monasterio de Rodilla, provincia de Burgos» concluyendo que no se observan impactos adversos significativos sobre el medio ambiente sobre la alternativa elegida 3C, siempre y cuando se establezcan los controles y medidas correctoras propuestas por el promotor y aceptadas por este que dan respuesta a lo planteado en el periodo de consultas previas y alegaciones.

Lo que se hace público de acuerdo con lo establecido en el artículo 4.3 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y se comunica al Promotor para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 18 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 22 de noviembre de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.