

**14310** RESOLUCIÓN de 14 de julio 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 estudio informativo del proyecto «Corredor Norte-Noroeste de alta velocidad, tramos: Valladolid-Burgos y Venta de Baños-Palencia», promovido por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

#### 1. Objeto, localización y justificación del proyecto. Promotor y órgano sustantivo

El estudio informativo se enmarca en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT) del Ministerio de Fomento, dentro de la Red de Alta Velocidad. El objeto del estudio informativo es definir las alternativas de trazado a desarrollar en los tramos Valladolid-Burgos y Venta de Baños-Palencia, que permitan elevar la velocidad de circulación de los trenes, incrementando la calidad de las circulaciones y permitiendo reducir significativamente los tiempos de viaje, mejorándose el servicio prestado.

El trazado propuesto atraviesa los siguientes términos municipales: Santovenia de Pisuerga, Cabezón de Pisuerga, San Martín de Valvení y Valoria la Buena (de la provincia de Valladolid), Dueñas, Venta de Baños, Villamuriel de Cerrato, Soto de Cerrato, Reinoso de Cerrato, Villaviudas, Torquemada, Herrera de Valdecañas, Quintana del Puente, Villodrigo y Palenzuela (de la provincia de Palencia), Revilla Vallejera, Villaverde-Mogina, Los Balbases, Villazopeque, Villaquirán de los Infantes, Villaldemiro, Celada del Camino, Estépar, Cavia, Frandovínez, Buniel y San Mamés de Burgos (de la provincia de Burgos).

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

#### 2. Tramitación de evaluación de impacto ambiental

La tramitación comenzó el 24 de noviembre de 2000, con la recepción de la memoria-resumen. Con fecha de 23 de enero de 2001, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental inició el periodo de consultas previas. El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor el 13 de julio de 2001. La Dirección General de Ferrocarriles sometió conjuntamente el estudio informativo y su estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 7 de diciembre de 2002. Con fecha de 7 de agosto de 2003, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, que comprende el Estudio Informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Con fecha 12 de julio de 2005 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó al promotor información complementaria al estudio informativo, la cual fue remitida con fecha 14 de diciembre de 2005. Asimismo, con fecha 12 de julio de 2005 solicitó a la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León informe de la afección del estudio informativo sobre los espacios naturales protegidos en el ámbito de la actuación, dicha información fue remitida con fecha de 19 de octubre de 2005.

#### 3. Descripción del proyecto

El proyecto consiste en la construcción de una doble vía electrificada en ancho internacional UIC-60 para el trayecto Valladolid-Burgos y su enlace, desde la localidad de Venta de Baños, con Palencia.

El trayecto Valladolid-Burgos tiene una longitud aproximada de 105 kilómetros, parte de la salida de la estación de Valladolid, pasando por Venta de Baños, donde se producen las bifurcaciones hacia Palencia, desde ambos sentidos, y termina en la entrada a la estación de Burgos. Los principales condicionantes de los trazados para este tramo de estudio son:

Velocidad máxima de recorrido de 350 km/h.

Radio mínimo de 7.250 m en situación normal y 4.500 m en situación excepcional.

Inclinación máxima del trazado en alzado de 25 ‰.

El trayecto Venta de Baños-Palencia tiene una longitud aproximada de 12 kilómetros para el enlace Valladolid-Palencia y 7 kilómetros para el enlace Burgos-Palencia. Los principales condicionantes de los trazados para este tramo de estudio son:

Velocidad máxima de recorrido de 220 km/h.

Radio mínimo de 2.600 m en situación normal y 2.200 m en situación excepcional.

Inclinación máxima del trazado en alzado de 25 ‰.

En el estudio informativo se ha utilizado una única sección para todos los trazados. En todos ellos la disposición de capas es idéntica formada por balasto, subbalasto y capa de forma, con un entreje para la doble vía

general de 4,70 m y una distancia de carril a hombro de balasto de 1,10 m. El ancho total de la plataforma es de 14 m. El proyecto incluye dos tipos de cerramientos, uno de tipo urbano, ubicado en las zonas de apartaderos, y otro rural que se colocará en el resto de la línea.

El estudio informativo incluye la construcción de cinco viaductos sobre el río Pisuerga (pp.kk. 1403+300, 1404+400, 1427+700, 1434+300 y p.k. 02+700 del trayecto Venta de Baños-Palencia), uno sobre el río Arlanza (p.k. 3106+600) y otro sobre el río Arlanzón (p.k. 3142+300), así como cinco túneles, tres para el trayecto Valladolid-Burgos: Túnel de la Fuentecilla (pp.kk. 1408+437 al 1410+834), Túnel del Almendro (pp.kk. 1441+617 al 1442+234), Túnel de las Calbezadas (pp.kk. 3138+960 al 3139+831), y dos para el trayecto Venta de Baños-Palencia: Túnel de las Quintanillas (pp.kk. 0+110 al 1+270) y Túnel del Majuelo (3+150 al 4+165).

#### 4. Factores ambientales relevantes del entorno del proyecto

La actuación se localiza en la Comunidad Autónoma de Castilla y León, dentro de las provincias de Valladolid, Palencia y Burgos. El ámbito de actuación se enmarca en el tramo medio de la Cuenca Hidrográfica del Duero, y se encuentra caracterizado por los ríos Pisuerga, Arlanza y Arlanzón, que discurren sensiblemente paralelos a la actual línea de ferrocarril, definiendo un amplio valle, limitado en ambas vertientes por numerosos cerros y altiplanos, que hacia el norte se unen en un extenso páramo.

Respecto a la vegetación, la mayoría de los terrenos por los que discurre la nueva línea de ferrocarril se encuentran ocupados por cultivos de secano, principalmente herbáceos, y regadíos en las vegas de los ríos. De manera dispersa y con escasa ocupación, aparecen restos de vegetación natural, con manchas aisladas de encina, quejigo y sabina albar, acompañados de matorral mixto calcícola. En numerosas laderas de las terrazas existentes se han realizado repoblaciones de pinar. En los tramos de los ríos principales se pueden encontrar zonas de bosques de ribera con un sobresaliente desarrollo y estado de conservación, donde destaca la presencia de chopos, sauces, fresnos y alisos.

Dentro de la fauna presente en la zona de estudio destaca la presencia de Martinete común (*Nycticorax nycticorax*), Nutria (*Lutra lutra*), Desmán de los Pirineos (*Galemys pyrenaicus*), asociados a los cauces fluviales, mientras que en la zona de páramo, aparece Ayudarda común (*Otis tarda*), Sisón común (*Tetrax tetrax*) y Aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), especies recogidas en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo).

En la zona de actuación se encuentran los espacios incluidos en la Red Natura 2000: ZEPA ES0000220 «Riberas del Pisuerga», LIC ES4120082 «Riberas del río Pisuerga y afluentes», LIC ES4120071 «Riberas del río Arlanza y afluentes», LIC ES4120072 «Riberas del río Arlanzón y afluentes», LIC ES4140053 «Montes del Cerrato» y LIC ES4140129 «Montes Torozos y Páramo de Torquemada-Astudillo». Otros espacios con distinto grado de protección presentes son la IBA n.º 42 «Río Pisuerga en Dueñas» e IBA n.º 044 «Páramos del Cerrato».

#### 5. Tratamiento del análisis de alternativas

Trayecto Valladolid-Burgos: El estudio informativo plantea varias alternativas de trazado, para cada uno de los tres tramos en que se divide el trayecto Valladolid-Burgos. Las alternativas proyectadas se corresponden con grandes variantes, las cuales presentan unas referencias kilométricas diferentes:

Tramo	Alternativas	Longitud (m)	P.k. Inicio	P.k. Final
Tramo I	I.1	43.457	1100+000	1143+457
	I.2	42.361	1200+000	1242+361
	I.3	41.870	1300+000	1341+870
	I.4	42.987	1400+000	1442+987
Tramo II	II	15.990	2000+000	2015+990
Tramo III	III.1	45.925	3100+000	3145+925
	III.2	46.052	3200+000	3246+052
	III.3	46.453	3300+000	3346+453

El número de afecciones ocasionadas por cada alternativa, para los dos trazados en estudio, sobre los distintos espacios de la Red Natura 2000, es el siguiente:

Espacios Red Natura/alternativas	I.1	I.2	I.3	I.4	II	III.1	III.2	III.3
ZEPA «Riberas del Pisuerga»	-	1	0	-	-	-	-	-
LIC «Riberas del río Pisuerga y Afluentes»	1	2	1	2	-	-	-	-
LIC «Riberas del río Arlanza y afluentes»	-	-	-	-	-	1	1	1

Espacios Red Natura/alternativas	I.1	I.2	I.3	I.4	II	III.1	III.2	III.3
LIC «Riberas del río Arlanzón y afluentes»	-	-	-	-	-	1	2	-
LIC «Montes del Cerrato»	3	3	3	1	-	-	-	-
LIC «Montes Torozos y Páramo de Torquemada-Astudillo»	2	-	-	-	-	-	-	-

El análisis ambiental de las alternativas propuestas es el siguiente:

Para el tramo I, la alternativa Tramo I.4 es la que prevé una menor incidencia ambiental, ya que afecta al LIC «Riberas del río Pisuerga y afluentes», por el cruce de dicho río mediante un viaducto, de una manera similar que el resto de alternativas, al LIC «Montes del Cerrato» en un tramo común a todas las alternativas de este tramo, además de ser la que menos movimientos de tierra precisa. El resto de alternativas suponen una mayor incidencia ambiental, al atravesar y ocupar una mayor superficie del LIC «Montes del Cerrato». Asimismo, la alternativa Tramo I.1, es la única que afecta al LIC «Montes Torozos y Páramo de Torquemada-Astudillo», la alternativa Tramo I.2 afecta a la ZEPA «Riberas del Pisuerga», mientras que la alternativa Tramo I.3 es la que discurre más próxima a la colonia de Martinete común localizada en el río Pisuerga.

Para el tramo II, la alternativa propuesta discurre por el corredor de la actual línea férrea sin afectar a ningún espacio protegido.

Para el tramo III, la alternativa que menos afecciones ambientales produce es la denominada Tramo III.1. Esta alternativa presenta una compensación de tierras muy buena, por lo que no será necesario obtener productos de préstamos, y los terraplenes podrán hacerse con material procedente de la obra; al igual que el resto de alternativas para este tramo, cruza el LIC «Riberas del río Arlanza y afluentes», y además discurre paralela a la autovía A-62, con lo que se evitaría crear un nuevo corredor al sur del río Arlanzón, como es el caso de la alternativa Tramo III.3, lo cual supondría un impacto negativo al producirse un nuevo efecto barrera para la fauna de la zona de actuación.

El promotor, en el estudio informativo, incluye un análisis multicriterio de las distintas alternativas planteadas para cada uno de los tramos, basado en las consideraciones ambientales previas, así como en aspectos económicos y funcionales, donde concluye que la alternativa seleccionada está compuesta por los tramos: Tramo I.4 –Tramo II –Tramo III.1.

Trayecto Venta de Baños-Palencia: Para los enlaces a Palencia desde el corredor Valladolid-Burgos, el estudio informativo plantea cuatro alternativas, cuyo origen se corresponde con las cuatro alternativas propuestas para este tramo I del citado trayecto, en las proximidades de la localidad de Venta de Baños.

En las alternativas I.1, I.2 y I.3 para el enlace Valladolid-Palencia se dispone un Puesto de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes (P.A.E.T.) del que parten las vías que constituyen la nueva línea Valladolid-Palencia mediante unos desvíos 350/220 (vía principal Valladolid-Burgos 350 km/h, vía desviada Valladolid-Palencia 220 km/h). Por otro lado, para la alternativa I.4 se dispone los desvíos 350/220, esto implica la modificación de las vías que constituyen la actual estación de Venta de Baños.

El enlace Palencia-Burgos se resuelve, para todas las alternativas, mediante el cizallamiento de las vías del trayecto Valladolid-Burgos en los citados pp.kk, con un escape 350/220.

En el siguiente cuadro se muestra los puntos kilométricos de los enlaces a Palencia desde el trayecto Valladolid-Burgos:

Alternativas	Enlace Valladolid-Palencia	Enlace Palencia-Burgos
Tramo I.1	1127+598 –1128+910	1140+700
Tramo I.2	1227+027 –1228+923	1240+600
Tramo I.3	1227+027 –1228+923	1340+200
Tramo I.4	1425+961	1438+400

La incidencia ambiental del proyecto en este trayecto es similar para todas las alternativas propuestas, y se producirá principalmente por el cruce del LIC «Riberas del río Pisuerga afluentes», mediante un viaducto, en un tramo común a todas las alternativas. El promotor, en función de un análisis multicriterio, basado en aspectos ambientales, económicos y funcionales, concluye que la alternativa seleccionada es el Tramo I.4.

Las diferentes alternativas planteadas para los distintos tramos de los trayectos Valladolid-Burgos y Venta de Baños-Palencia, quedan reflejadas en los croquis adjuntos a esta Resolución.

#### 6. Fase de consultas previas

Durante el periodo de consultas previas se solicitó la opinión respecto al citado estudio informativo a los siguientes organismos e instituciones:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	-
Delegación del Gobierno en Castilla y León	-
Subdelegación del Gobierno en Burgos	-
Subdelegación del Gobierno en Palencia	X
Confederación Hidrográfica del Duero	X
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	-
Dirección General del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras. Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Industria, Energía y Minas. Consejería de Industria, Comercio y Turismo de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural. Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Vivienda, Urbanismo y Ordenación. Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León	-
Diputación Provincial de Burgos	-
Diputación Provincial de Palencia	X
Diputación Provincial de Valladolid	X
Ayuntamiento de Baños de Cerrato	-
Ayuntamiento de Buniel	-
Ayuntamiento de Burgos	-
Ayuntamiento de Cabezón de Pisuerga	X
Ayuntamiento de Cavia	-
Ayuntamiento de Celada del Camino	-
Ayuntamiento de Corcos	-
Ayuntamiento de Cordovilla la Real	-
Ayuntamiento de Cubillas de Santa Marta	-
Ayuntamiento de Dueñas	X
Ayuntamiento de Estépar	-
Ayuntamiento de Frandovínez	-
Ayuntamiento de Herrera de Valdecañas	-
Ayuntamiento de Hontoria de Cerrato	X
Ayuntamiento de Los Balbases	-
Ayuntamiento de Magaz de Pisuerga	X
Ayuntamiento de Palencia	X
Ayuntamiento de Palenzuela	X
Ayuntamiento de Pampliega	-
Ayuntamiento de Quintana del Puente	-
Ayuntamiento de Quintanilla de las Carretas	-
Ayuntamiento de Reinoso de Cerrato	-
Ayuntamiento de Revilla-Vallejera	-
Ayuntamiento de San Martín de Valvení	-
Ayuntamiento de Santovenia de Pisuerga	-
Ayuntamiento de Soto de Cerrato	X
Ayuntamiento de Tariego de Cerrato	X
Ayuntamiento de Torquemada	-
Ayuntamiento de Valladolid	-
Ayuntamiento de Voloria la Buena	X
Ayuntamiento de Villamediana	-
Ayuntamiento de Villamuriel de Cerrato	-
Ayuntamiento de Villaquirán de los Infantes	X
Ayuntamiento de Villaldemiro	-
Ayuntamiento de Villaverde Mogina	-
Ayuntamiento de Villaviudas	-
Ayuntamiento de Villazopeque	-
Ayuntamiento de Villodrigo	-
Departamento de Análisis Ambiental. Fuentes Blancas (Burgos)	-
Servicio de Investigación Agraria. Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes de la Junta de Castilla y León	-
Unidad Técnica de Medio Ambiente. Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León	-
Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Valladolid	X
Facultad de Ciencias. Universidad de Valladolid	-
Servicio de Investigaciones Agrarias. Departamento de Análisis Ambiental de la Junta de Castilla y León	-
Instituto Geológico y Minero de España	-
A.D.E.N.A	-
Ecologistas en Acción	-

Relación de consultados	Respuestas recibidas
S.E.O .....	X
Greenpeace .....	-
A. E. D. E. N. A. T .....	-
F. A. T .....	-
Sociedad Conservación de Vertebrados (SCV) .....	-
Asociación de Defensa y Estudios de la Naturaleza (ASDEN) .....	-
Colectivo Cantueso. Coordinadora Ecologista de Castilla y León .....	-
Federación Ecologista de Castilla y León .....	-
Asociación Naturalista de Valladolid (ANVA) .....	-
Asociación Vallisoletana de Defensa del Medio Ambiente (AVDEN) .....	-
Colectivo Ecologista Palentino (CEPA) .....	-
Grupo Ecológico Rondilla .....	-

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

Espacios protegidos: la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León y la Sociedad Española de Ornitología (SEO) señalan los siguientes espacios protegidos, sobre los que el proyecto podría tener alguna incidencia: ZEPA «Riberas del Pisuerga», LIC ES4120082 «Riberas del río Pisuerga y afluentes», LIC ES4120071 «Riberas del río Arlanza y afluentes» y LIC ES4120072 «Riberas del río Arlanzón y afluentes», incluidos en la Red Natura 2000, así como sobre las IBA n.º 42 «Río Pisuerga en Dueñas» y n.º 044 «Páramos del Cerrato».

Especies protegidas de flora y fauna: La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León considera que se deberán determinar las afecciones sobre especies protegidas de flora y fauna, principalmente aquellos corredores de fauna acuática, terrestre y avifauna, debido al efecto barrera de la nueva infraestructura proyectada, y la vegetación asociada a los cauces fluviales. Entre la fauna, destaca la presencia de una colonia importante de Martinete común (*Nycticorax nycticorax*) en el río Pisuerga.

Hidrología: especialmente en los cruces de la nueva infraestructura con los ríos Pisuerga, Arlanza y Arlanzón, los cuales presentan tramos de vegetación con un excelente estado de conservación, de acuerdo con las indicaciones de la Confederación Hidrográfica del Duero y de la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

Patrimonio histórico y cultural: la Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León requiere la realización de prospecciones arqueológicas intensivas del área afectada que garanticen la correcta protección del patrimonio cultural, arqueológico y etnológico, prestando especial atención a los yacimientos declarados Bienes de Interés Cultural.

Medio socioeconómico: la Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura de la Junta de Castilla y León, la Diputación Provincial de Palencia y un gran número de ayuntamientos afectados señalan los posibles efectos del proyecto sobre las zonas de regadío de alto valor agrícola y sus infraestructuras agrarias asociadas existentes, así como sobre la permeabilidad y accesibilidad a los núcleos urbanos situados en el entorno de la nueva infraestructura.

#### 7. Principales alegaciones durante el periodo de información pública

Durante el proceso de información pública se han presentado un total de 394 alegaciones. En el caso del trayecto Valladolid-Burgos, se han recibido alegaciones correspondientes a 31 organismos e instituciones oficiales y 319 escritos particulares. Para el trayecto Venta de Baños-Palencia, se han recibido alegaciones correspondientes a 14 organismos e instituciones oficiales y 10 escritos particulares.

El resultado del proceso de participación es el siguiente:

Selección de alternativas: las alternativas de trazado seleccionadas por el promotor son principalmente aceptadas en las alegaciones presentadas, si bien existen organismos, principalmente ayuntamientos, y particulares que proponen soluciones alternativas. El trazado finalmente propuesto deberá evitar la afección sobre el Campo de Tiro y Maniobras de Renedo Cabezón, la ampliación del polígono industrial de Venta de Baños y el resto de infraestructuras interceptadas. Asimismo, el Ayuntamiento de Palencia y otros organismos indican que se deberá valorar la centralización de todos los servicios en una única estación de alta velocidad en Palencia.

Afecciones sobre la explotación del ferrocarril actual: la Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones de RENFE señala que la ejecu-

ción de la alternativa tramo I.4 en la estación de Venta de Baños, durante la fase de obras, implica una remodelación importante de vías, electrificación e instalaciones de seguridad, por lo que se deberá garantizar el servicio ferroviario actual.

Afecciones sobre los espacios protegidos: la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León señala que la alternativa tramo I.4 afecta al LIC «Riberas del río Pisuerga y afluentes», mientras que el tramo III.1 afecta a los LIC «Riberas del río Arlanza y afluentes» y «Riberas del río Arlanzón y afluentes». Considera necesario la realización de proyectos individuales de restauración de las condiciones originales de los espacios protegidos afectados por el nuevo trazado.

Afecciones sobre la hidrología: la Confederación Hidrográfica del Duero realiza una serie de recomendaciones a tener en cuenta durante la ejecución del proyecto respecto a cauces, zonas de dominio público hidráulico, servidumbre y policía, obras de paso y drenajes longitudinal y transversal, así como los posibles usos del suelo en zonas inundables. Indica que la plataforma diseñada en el tramo de vía doble interfiere en el Canal de Palencia, el Canal de Villalaco y gran cantidad de acequias y desagües, por lo que se deberá respetar un gálibo mínimo de 3 m sobre los canales citados, así como una anchura de expropiación de 15 m. La ejecución de las obras se realizará fuera de la campaña de riego, con objeto de evitar incidencias sobre los regadíos.

Efecto barrera sobre la fauna: la ejecución de la nueva infraestructura supondrá un efecto barrera sobre la fauna, que puede dar lugar al aislamiento de algunas especies y la fragmentación de ecosistemas. El Servicio de Caza y Pesca de la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León señala que gran parte de los pasos de fauna inferiores carecen de las características adecuadas para permitir el paso de grandes animales (jabalí, corzo o lobo), y que estos pasos se deberán diseñar de acuerdo con las medidas estándar establecidas para grandes carnívoros y para ungulados silvestres.

Afecciones sobre concentraciones parcelarias y la actividad agraria: de acuerdo con el Servicio Territorial de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León, así como distintos ayuntamientos, comunidades de regantes y particulares, la ejecución de la nueva infraestructura ferroviaria deberá tener en cuenta las concentraciones parcelarias, existentes y en ejecución, de los términos municipales afectados, la afección sobre zonas de regadío de alto valor agrícola, situadas en las vegas de los ríos por los que discurre el trazado propuesto, así como se deberá mantener una permeabilidad suficiente para el cruce de los caminos rurales, las redes de riego y el resto de servicios afectados.

#### 8. Resultado de la participación de las Administraciones Públicas afectadas con responsabilidades ambientales

Con fecha 12 de julio de 2005 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó informe a la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, respecto a la posible afección del proyecto sobre los espacios naturales protegidos existentes en el ámbito de la actuación.

Con fecha 19 de octubre de 2005 se recibió informe del Servicio de Espacios Naturales de la Dirección General del Medio Natural remitido por la Secretaría General de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

Este Servicio informa favorablemente el estudio informativo, considerando que entre las alternativas propuestas, las seleccionadas son las más adecuadas desde el punto de vista ambiental, siempre y cuando sean tenidos en cuenta los siguientes condicionantes:

Los movimientos de tierra realizados por maquinaria pesada en las inmediaciones de los viaductos que atraviesan los distintos LIC requerirán una adecuada planificación para lograr que los daños sobre la vegetación natural adyacente sean los mínimos imprescindibles.

Las obras que se proponen deberán respetar, en lo posible, y en cualquier caso restaurar adecuadamente la vegetación de las riberas incluidas en los LIC. La restauración de la ribera debe realizarse con especies vegetales presentes en la zona y en concreto en el mismo tramo de ribera afectado.

El trazado deberá evitar la destrucción de la colonia de Martinete común situada en el río Pisuerga.

Deberá tenerse especial precaución en evitar el aporte de sedimentos y vertidos contaminantes en las aguas de los ríos afectados que puedan alterar significativamente el caudal y la calidad de las aguas, afectando a los hábitats de interés comunitario 3250 «Ríos mediterráneos de caudal permanente con *Glaucium flavum*» y 3260 «Ríos de pisos de planicie a montano con vegetación de *Ranunculus fluitantis* y de *Callitriche-Batrachion*», y a especies ligadas a los medios acuáticos como la Nutria (*Lutra lutra*).

En cuanto a las alternativas más adecuadas desde el punto de vista ambiental, sugiere un trazado que se aleje en lo posible de los cauces de

los ríos. Las infraestructuras que atraviesan los LIC fluviales deberán diseñarse y dimensionarse de modo que se garantice en todo momento la continuidad de las riberas preservando espacio suficiente para mantener su permeabilidad como corredores faunísticos.

Las consideraciones planteadas por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León han sido tenidas en cuenta tanto en el estudio de impacto ambiental como en la información complementaria proporcionada por el promotor y recogidas en el apartado siguiente de Integración del proceso de evaluación.

#### 9. Integración del proceso de evaluación. Impactos y medidas correctoras

Los principales efectos ambientales del proyecto, así como las medidas preventivas y correctoras propuestas, consideradas las consultas previas, el estudio de impacto ambiental y las alegaciones recibidas en el periodo de información pública, son los siguientes:

**Selección de alternativas:** En el Proyecto de Construcción se ajustará el trazado definitivo para minimizar las afecciones sobre el Campo de Tiro y Maniobras de Renedo Cabezón. Asimismo, la remodelación de la trama ferroviaria en la localidad de Venta de Baños, se realizará de manera que se garantice la correcta explotación de la actual línea férrea y se evite la afección sobre el polígono industrial, teniendo en cuenta las modificaciones del Plan General de Ordenación Urbana del citado municipio.

El promotor señala que la propuesta de localización de una nueva estación en Palencia, recogida en algunas alegaciones, no es compatible con el proyecto debido a su dificultad técnica y elevados costes, implicaría un mayor tiempo de recorrido, así como elevados desmontes en su construcción, incompatibles con el medio ambiente. La localización de la estación en Venta de Baños, irá acompañada de la mejora de los accesos mediante una serie de vías rápidas, para facilitar la llegada de los viajeros a la misma.

**Afección sobre espacios naturales protegidos:** Las posibles afecciones sobre los espacios naturales protegidos podrían producirse, por un lado, con la construcción de los viaductos sobre los cursos fluviales atravesados por el trazado de la nueva infraestructura, como son los LIC «Riberas del río Pisuerga y afluentes», «Riberas del río Arlanza y afluentes» y «Riberas del río Arlanzón y afluentes», y por otro, por los emboquilles de túneles en las cuestas de las terrazas, cerros y lomas comprendidas dentro del LIC «Montes del Cerrato».

Las afecciones sobre los LIC fluviales se podrían deber a la instalación de pilas en el interior de los cauces y sobre la vegetación de ribera, debiéndose a la posible invasión de dicha vegetación por parte de los terraplenes en los que apoyan los estribos. En el caso del LIC «Montes del Cerrato», las posibles afecciones se corresponderían con las trincheras y desmontes de los emboquilles en los tramos de túnel proyectados, traduciendo en la desaparición de la vegetación existente.

El promotor considera que las obras proyectadas son compatibles con la integridad de la Red Natura 2000 en la zona de actuación, ya que no es previsible la alteración de ningún biotopo exclusivo coincidente con los emplazamientos de los viaductos o los emboquilles de los túneles, siendo las mayores molestias sobre la fauna las derivadas de la fase de construcción. Los viaductos y túneles son considerados como soluciones válidas para evitar la fragmentación del territorio y garantizar las condiciones de movilidad de la fauna.

Con objeto de proteger la vegetación de ribera de estos espacios, el diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se proyectará de tal manera que los estribos queden al menos a 10 m de la vegetación de ribera. Se evitará la disposición de las pilas en los cauces y en ningún caso la afección a la vegetación superará el ancho de la plataforma.

Respecto a los hábitats y vegetación, las afecciones resultarían permanentes en las zonas de situación de pilas y estribos de los viaductos y de la plataforma ferroviaria en los emboquilles, sin que suponga un riesgo para la capacidad de regeneración de los mismos en el resto de espacios afectados, contemplándose, además, la restauración de las dichas zonas.

**Afección sobre la geología y geomorfología:** Se producirá durante la fase de construcción como consecuencia de los movimientos de tierra necesarios en los terraplenes, desmontes, túneles, explanaciones, vertidos de tierras y préstamo de materiales, dando lugar a la modificación de la morfología natural de la zona, a la reducción de la estabilidad de las laderas y al aumento de los procesos erosivos.

En el estudio de impacto ambiental se localizan las zonas próximas al nuevo trazado, cuyos materiales granulares pueden ser explotados como préstamo para la construcción de la obra, los huecos correspondientes a canteras aparentemente abandonadas o inactivas que existen en el entorno de los tramos, y las zonas de exclusión para préstamos y vertederos. En la mayoría de los tramos no será necesario explotar vertederos distintos de los préstamos que se empleasen en cada uno de ellos. Asimismo, el estudio informativo contempla la retirada, conservación y reutilización de la tierra vegetal.

**Afección sobre la hidrología:** Las principales afecciones se podrían deber a la pérdida de calidad de las aguas de los cauces atravesados debido al aumento de sólidos en suspensión y a los vertidos accidentales de aceites y combustibles, así como a la alteración de los drenajes naturales por efecto de los desmontes y terraplenes proyectados.

Se evitará la ubicación de instalaciones, préstamos y vertederos en los cauces de drenaje natural del territorio. Las zonas de parques de maquinaria o instalaciones auxiliares estarán completamente impermeabilizadas y se incorporarán al sistema de protección ante vertidos accidentales, mediante la construcción de zanjas de filtración.

Se realizarán drenajes transversales al trazado para evitar las inundaciones motivadas por el efecto barrera de la plataforma. Estas obras darán continuidad a todos los cauces interrumpidos por el trazado.

Se instalarán balsas de decantación para el desbaste y decantación de los sólidos en suspensión con objeto de garantizar el mantenimiento de la calidad de las aguas. Asimismo, se instalarán barreras de sedimentación para evitar arrastre de sólidos a los cauces. Periódicamente se procederá al mantenimiento de las balsas de decantación, consistente en la extracción, transporte y el depósito de lodos extraídos.

**Afección sobre la vegetación:** La ejecución de la actuación proyectada supondrá la eliminación de la vegetación existente en el trazado de la nueva línea. La mayor parte del trazado propuesto discurre entre terrenos ocupados por cultivos de secano, principalmente herbáceos, y en menor medida, por regadíos en las zonas de vega. No obstante, en cada uno de los tramos propuestos se puede afectar a formaciones de vegetación natural correspondientes a zonas de matorral y vegetación de ribera en los cruces de los cursos fluviales, así como zonas de repoblación de pinares y de aprovechamiento industrial de choperas.

El estudio de impacto ambiental contempla, entre otras medidas, las siguientes:

Se delimitará la zona de obra para dañar lo menos posible a la vegetación existente, respetando todos aquellos ejemplares, arbóreos y arbustivos, que no estén situados en el área directamente a ocupar por la nueva línea férrea. Se procederá al jalonamiento de los ejemplares arbóreos que aún estando en la zona de obras no se encuentren en la superficie de ocupación.

Los ejemplares arbóreos de dimensiones considerables, de valor ornamental o socioeconómico, se trasplantarán en las condiciones óptimas para cada especie. Las operaciones que puedan afectar al sistema radicular se realizarán durante la época de reposo vegetativo (de diciembre a febrero).

Con objeto de evitar la afección sobre la vegetación de ribera de los cauces atravesados, el diseño de los viaductos y obras de paso sobre los mismos, se proyectará de tal manera que los estribos queden fuera de la zona ocupada por la vegetación.

El estudio de impacto ambiental contempla un programa de restauración, revegetación e integración paisajística de las obras, que incluye la plantación de especies arbóreas y arbustivas en las zonas afectadas por las mismas. Las especies a utilizar en las zonas de terraplenes y áreas de dominio público serán:

Arbóreas: encina, pino carrasco, sabina albar, quejigo y ciprés.

Arbustivas: enebro, coscoja, retama, aliaga, espliego, romero, agracejo y salvia.

En las zonas de ribera y de adecuación de obras de drenaje, las especies a utilizar son:

Arbóreas: chopo, fresno y aliso.

Arbustivas: sauce y zarza.

**Afección sobre la fauna:** Durante la fase de construcción se podrían producir molestias sobre la fauna como consecuencia de los movimientos de tierra y del tránsito de vehículos y maquinaria, esta afección tendrá un carácter temporal. Asimismo, durante esta fase, se podrá producir la destrucción y alteración directa de hábitats que pueden ocasionar el desplazamiento temporal de individuos de algunas especies, así como la modificación de su comportamiento. Durante la fase de explotación, las afecciones más importantes serán el efecto barrera provocado por la presencia de la nueva infraestructura y el aumento del riesgo de atropellos. El estudio informativo considera que no es previsible la alteración de ningún biotopo ni tampoco se esperan graves consecuencias por la fragmentación de su territorio.

Respecto a la presencia de una colonia estable de Martinete común en el río Pisuerga, el promotor señala que los trazados propuestos no suponen ninguna afección sobre la misma, ya que la alternativa más próxima, tramo L.3, se sitúa entorno a 700 m de la misma. Asimismo, dichos trazados evitan los bosques y cortados donde existen poblaciones estables de Milano negro, Águila culebrera y Halcón peregrino, y discurren alejados de la zona de aves esteparias (Sisón y Avutarda) y de la zona de campo del Aguilucho cenizo. Por otro lado, no se han identificado afecciones

sobre poblaciones de Cigüeña blanca, Ánade azulón y Martín pescador, Nutria y Desmán de los Pirineos, asociadas a los cursos fluviales.

Las principales medidas contempladas en el proyecto son:

Las actividades de obra se restringirán a la superficie de ocupación sin rebasarse aquéllas delimitadas por el jalonamiento temporal.

El calendario de ejecución de las obras evitará el periodo comprendido desde mediados de marzo a finales de julio, con objeto de garantizar y facilitar la normal reproducción de las especies presentes, principalmente la avifauna asociada a las riberas de los ríos y a la zona de páramo.

Respecto a la fauna piscícola, se instalarán balsas de decantación para evitar el aporte de sólidos en suspensión y el vertido de aceites y combustibles, con objeto de garantizar el mantenimiento de la calidad de las aguas.

Los principales corredores biológicos presentes en la zona de actuación son los cauces, que en todos los casos se salvan mediante viaductos de grandes luces, lo que garantiza la permeabilidad a lo largo de las riberas y la continuidad de dichos corredores. Por otro lado, los túneles representan una efectiva solución para la permeabilidad global de la infraestructura, a semejanza de los viaductos.

Además de las obras proyectadas como túneles, viaductos, obras de drenaje y reposición de acequias, entre otros, se propone una serie de pasos específicos de fauna, que permitan reducir el efecto barrera originado por la infraestructura proyectada:

Trayecto	Tramo	Pasos de fauna específicos (pp.kk)
Valladolid-Burgos . . . . .	I.4 II III.1	1414+600, 1426+650 y 1439+000 2000+950 y 2003+100 No incluye por tener la media de pasos/metro más elevada.
Venta de Baños-Palencia . . .	I.4	0+480

**Afección sobre el patrimonio cultural:** Dentro de la zona de actuación se localizan una serie de yacimientos arqueológicos y elementos del patrimonio cultural que podrían verse afectados por la ejecución del proyecto. En el caso del Canal de Castilla, catalogado como Bien de Interés Cultural, el trazado seleccionado evita la afección sobre dicho elemento. Entre los yacimientos más importantes de la zona de actuación destacan:

Tramo	Yacimiento arqueológico
I.4 . . . . .	CP2 «El Bosque-Las Arenas». VA11 «Las Quintanas-Galleta I». VA3 «Galleta III». DU1 «La Huelga». SC3 «Colorada-Camino Carravacas».
II . . . . .	HV4 «La Huelga-El Pesquerón». HV5 «Carramillo».
III.1 . . . . .	PA6 «La Venta». VD1 «El Baradán». VZ2 «Costaladas». CC1 «Manantial de la Peñuela I». CC2 «Manantial de la Peñuela II».

Impactos previstos	Medidas correctoras
Afección sobre la hidrología y los espacios protegidos fluviales: ZEPA «Riberas del Pisuerga». LIC «Riberas del río Pisuerga y afluentes». LIC «Riberas del río Arlanza y afluentes». LIC «Riberas del río Arlanzón y afluentes».	El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se proyectará de tal manera que los estribos queden al menos 10 m de la vegetación de ribera. Se evitará la disposición de pilas en los cauces y en ningún caso la afección a la vegetación superará el ancho de plataforma. Se evitará la ubicación de instalaciones, préstamos y vertederos en los cauces de drenaje natural del territorio. Los parques de maquinaria e instalaciones auxiliares irán completamente impermeabilizados y dispondrán de zanjas de infiltración para evitar vertidos accidentales. Se realizarán drenajes transversales al trazado para evitar inundaciones motivadas por el efecto barrera, estas obras darán continuidad a los cauces interrumpidos por el trazado. Se instalarán balsas de decantación y sedimentación para evitar el arrastre de sólidos a los cauces.
Afección sobre la vegetación y sobre el LIC «Montes del Cerrato».	Se delimitará el perímetro de la zona de ocupación, prestando especial interés sobre las afecciones innecesarias a la vegetación natural. Se procederá al jalonamiento de los ejemplares arbóreos que aún estando en la zona de obra no se encuentran en la superficie de ocupación. Los ejemplares arbóreos de gran interés natural se trasplantarán, según las condiciones óptimas de cada especie. Se ejecutará un programa de restauración, revegetación e integración paisajística y revegetación con especies autóctonas en los terrenos afectados por las obras.

El estudio de impacto ambiental identifica las vías pecuarias que serán atravesadas por los trazados propuestos, como son la Cañada Real Leonesa, Cañada Real Burgalesa, Vereda de Aguilera, Vereda de San Cristóbal y Vereda del Camino Real de San Martín a Tariego.

Entre las medidas de protección del patrimonio cultural destacan:

Previo al inicio de las obras, se realizará una prospección arqueológica intensiva del trazado propuesto, en una banda de 400 m, con objeto de identificar nuevos yacimientos y evitar la afección a los ya conocidos.

Durante la fase de ejecución se procederá al seguimiento arqueológico de las obras por un técnico competente, en coordinación con la Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León. En caso de identificación de algún yacimiento susceptible de afección, se procederá a la paralización de las obras y a su excavación arqueológica o paleontológica en extensión mediante procedimiento de urgencia.

La ejecución del proyecto garantiza el mantenimiento de las características y la continuidad del tránsito ganadero, su itinerario y los demás usos compatibles y complementarios de todas las vías pecuarias afectadas por el trazado propuesto.

**Afección sobre la calidad acústica:** Se producirán incrementos sonoros a causa de la maquinaria utilizada, las voladuras y el funcionamiento del ferrocarril. El promotor indica que se adoptarán las medidas técnicas necesarias para disminuir el ruido de las mismas. Con objeto de evitar la afección del ruido sobre zonas ocupadas, se instalarán pantallas metálicas absorbentes de mínima ocupación en planta, modulares, de 2,5 m de altura, de cimentación sencilla y rápida instalación. Éstas se dispondrán desde 100 m antes y hasta 100 m después de las edificaciones afectadas, para asegurar la efectividad de la pantalla acústica.

En el estudio de impacto ambiental se recogen las localizaciones de las edificaciones o zonas habitadas donde se proyecta la instalación de pantallas acústicas:

Tramo	Lado	p.k. final	Longitud (m)
Tramo I.4 . . . . .	Derecho.	1418+800	300
Tramo II . . . . .	Izquierdo.	2000+225	200
Tramo III.1 . . . . .	Derecho.	3107+925	375
Tramo III.1 . . . . .	Izquierdo.	3122+025	250
Tramo III.1 . . . . .	Derecho.	3145+800	300

No obstante, la localización definitiva de las pantallas acústicas quedará fijada de acuerdo con los nuevos estudios de ruido a realizar en el Proyecto Constructivo, con objeto de cumplir con la legislación vigente en la materia.

**Afección sobre el medio socioeconómico:** El Proyecto de Construcción contemplará los estudios necesarios para determinar los posibles perjuicios que la ejecución del proyecto pudiera conllevar sobre la concentración parcelaria, mediante la realización de un inventario completo, valorándose en su correcta medida, las expropiaciones correspondientes de los terrenos ocupados y los bienes afectados. Asimismo, se garantizará la reposición de todos los servicios y servidumbres afectados por la ejecución de la actuación proyectada, en coordinación con los organismos y representantes competentes.

En el siguiente cuadro se identifica los principales impactos y las medidas correctoras previstas:

Impactos previstos	Medidas correctoras
Afección sobre la fauna.	En la ejecución de las obras asociadas a las riberas de río y a las zonas de páramo se evitará el eriodo comprendido desde mediados de marzo a finales de julio, con objeto de garantizar y facilitar la normal reproducción de las especies de fauna presentes.
Afección sobre la geología y edafología.	Para la protección de la fauna piscícola, se instalarán balsas de decantación para evitar el aporte de sólidos y vertidos de aceites y combustibles a los cauces fluviales. Además de las obras proyectadas como túneles, viaductos, obras de drenaje y reposición de acequias, se ejecutarán una serie de pasos específicos de fauna, que permitirán reducir el efecto barrera originado por la infraestructura proyectada.
Afección sobre la calidad acústica.	Se localizan distintas zonas para la ubicación de las instalaciones auxiliares. Se procederá a la retirada, conservación y reutilización de la tierra vegetal. Se proponen distintas zonas de préstamo y de vertedero, situados en zonas de escaso valor ambiental, con capacidad suficiente para la recepción de los excedentes. Se retirarán los residuos peligrosos generados a través de un gestor autorizado.
Afección sobre el patrimonio cultural.	Se realizará un estudio de ruido para delimitar las zonas sensibles. Se instalarán pantallas acústicas desde 100 m antes y hasta 100 m después de las edificaciones afectadas. Previo al inicio de las obras se realizará una prospección arqueológica intensiva del trazado propuesto. Durante la fase de ejecución se procederá al seguimiento arqueológico de las obras por un técnico competente.
Afección sobre el medio socioeconómico.	Se repondrán las vías pecuarias afectadas por el proyecto, garantizándose su continuidad y usos existentes. El proyecto de Construcción determinará los efectos del proyecto sobre las concentraciones parcelarias de los municipios afectados, mediante la realización de un inventario completo y la valoración adecuada de las expropiaciones de terrenos y bienes. Se garantizará la reposición de todos los servicios y servidumbres afectados por la ejecución del proyecto, en coordinación con los organismos y representantes competentes.

#### 10. Condiciones al proyecto

Las obras proyectadas deberán evitar la afección sobre los espacios protegidos, principalmente a aquellos ligados a los cursos fluviales atravesados: ZEPA «Riberas del Pisuerga», LIC «Riberas del río Pisuerga y afluentes», LIC «Riberas del río Arlanza y afluentes» y LIC «Riberas del río Arlanza y afluentes»:

Los movimientos de tierra realizados por maquinaria pesada en las inmediaciones de los viaductos que atraviesan los distintos LIC requerirán una adecuada planificación para lograr que los daños sobre la vegetación natural adyacente sean los mínimos imprescindibles.

Las obras que se proponen deberán respetar, en lo posible, y en cualquier caso restaurar adecuadamente la vegetación de las riberas incluidas en los LIC. La restauración de la ribera debe realizarse con especies vegetales presentes en la zona y en concreto en el mismo tramo de ribera afectado.

El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se proyectará de tal manera que los estribos se sitúen a una distancia mínima de 10 m de la vegetación de ribera. Se evitará la disposición de las pilas en los cauces y en ningún caso la afección a la vegetación superará el ancho de la plataforma.

Las bocas de los túneles, en especial dentro del LIC «Montes del Cerrato», se adecuarán, adaptándolas al relieve natural, si fuera preciso mediante su prolongación en falso túnel, y evitando la formación de taludes en desmonte verticales o de fuerte pendiente sobre la boca. Asimismo, se procederá a la restauración y revegetación de las zonas afectadas por las citadas obras.

El trazado deberá evitar la destrucción de la colonia de Martinete común (*Nycticorax nycticorax*) situada en el río Pisuerga.

Deberá tenerse especial precaución en evitar el aporte de sedimentos y vertidos contaminantes en las aguas de los ríos afectados que puedan alterar significativamente el caudal y la calidad de las aguas, afectando a los hábitats de interés comunitario 3250 «Ríos mediterráneos de caudal permanente con *Glauclium flavum*» y 3260 «Ríos de pisos de planicie a montano con vegetación de *Ranunculion fluitantis* y de *Callitricho-Batrachion*», y a especies ligadas a los medios acuáticos como la Nutria (*Lutra lutra*).

El trazado deberá alejarse lo más posible de los cauces de los ríos. Las infraestructuras que atraviesan los cursos fluviales deberán diseñarse y dimensionarse de modo que se garantice en todo momento la continuidad de las riberas preservando espacio suficiente para mantener su permeabilidad como corredores faunísticos.

#### 11. Especificaciones para el seguimiento

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; así como, 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. El pro-

grama de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental, además de las siguientes consideraciones:

Se controlará el incremento del nivel sonoro como consecuencia de las actividades de la obra y del tránsito de trenes por la nueva infraestructura. Además, se realizará una campaña de medición de los niveles sonoros y, si resulta necesario, se procederá a la disposición de pantallas acústicas en las zonas sensibles y la verificación de su eficacia.

Se controlará la superficie de ocupación y los movimientos de tierra, así como la protección de los taludes mediante hidrosiembras o plantaciones, el acondicionamiento de las nuevas formas del relieve y el mantenimiento de las estructuras y plantaciones definidas en el estudio informativo.

En cuanto a la hidrología, se controlarán los posibles vertidos a los cauces, el emplazamiento de las instalaciones temporales, la aplicación de medidas de prevención de la contaminación del agua procedente de los vertidos generados de la excavación de túneles y el mantenimiento de las obras de drenaje. Se constatará la ausencia de represamientos, la correcta circulación del agua en las líneas de escorrentía y se comprobarán los flujos de agua subterránea y la correcta recarga de acuíferos.

Se controlará la posible afección sobre los espacios naturales protegidos y los hábitats de interés comunitario recogidos en la Directiva 92/43/CEE, potencialmente afectados por el trazado.

Se llevará a cabo un seguimiento de las medidas de protección sobre la fauna, comprobándose la eficacia de los pasos de fauna, la estanqueidad del cerramiento y el posible incremento de la mortandad por atropellos y colisión o electrocución con los tendidos eléctricos.

Se realizará el seguimiento y vigilancia del programa de restauración, revegetación e integración paisajística, la señalización de los límites a revegetar y la protección de la vegetación circundante, la comprobación de la integración ambiental del conjunto de la obra y el control del mantenimiento de las áreas restauradas.

En cuanto al paisaje, se controlará la integración paisajística de los préstamos, vertederos, taludes de desmonte y terraplén, bocas de túneles y viaductos, instalaciones de obra y de la propia infraestructura en general.

Se comprobará la posible afección al patrimonio cultural, mediante un seguimiento arqueológico de las obras, en coordinación con la Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de La Junta de Castilla y León.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se emitirán informes que quedarán a disposición de las autoridades competentes que lo soliciten y se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras mencionadas y la totalidad de las recogidas en el estudio de impacto ambiental e información complementaria.

#### 12. Conclusión

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, a la vista de la propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental

de fecha 13 de julio de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo «Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad. Tramos: Valladolid-Burgos y Venta de Baños-Palencia», concluyendo que el trazado constituido por las alternativas Tramo I.4 – Tramo II –Tramo III.1 del trayecto Valladolid-Burgos y Tramo I.4 del trayecto Venta de Baños-Palencia propuesto por el promotor es el más adecuado desde el punto de vista ambiental, al minimizar la afección sobre los espacios protegidos incluidos en la Red Natura 2000, requerir un menor movimiento de tierras y no observarse impactos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se cumplan los controles y medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto

ambiental, en la información complementaria y en el escrito remitido por la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio de Evaluación de Impacto Ambiental, y se comunica a la Dirección General de Ferrocarriles para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto.

Madrid, 14 de julio de 2006.–El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.





