

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

12833 *Resolución de 15 de julio de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Estudio complementario en tramo Requejo-Padornelo de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado k) del grupo 9 del anexo II del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos por decisión de la Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, de fecha 24 de noviembre de 2008 y procediendo formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 del RDL 1/2008 citado.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.

El promotor y órgano sustantivo es la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento.

La actuación es una modificación del proyecto de la línea Alta Velocidad Madrid – Galicia: tramo Pedralba de la Pradería – Túnel de Padornelo y la conexión a la salida de este túnel con el trazado proyectado en el tramo Lubían-Orense. Sobre el proyecto de acceso ferroviario de Alta Velocidad a Galicia, a través de Medina del Campo – Lubián, se formuló declaración de impacto ambiental el 5 de marzo de 2003.

El proyecto ahora planteado tiene como objeto la construcción de una segunda vía, con una plataforma independiente para este tramo que tiene una longitud aproximada de 11.695 m de vía derecha (pp.kk. 906+410-918+104) y 1.258 m de vía izquierda (pp.kk.916+995-918+253), discurriendo por los términos municipales de Requejo y Lubián, en la provincia Zamora.

Las actuaciones proyectadas son las siguientes:

Eje 1. Vía derecha. Se plantea la construcción de las siguientes infraestructuras:

Nuevo túnel de Requejo: de 75 m² de sección libre y 2.404,50 m de longitud.

Viaducto de los Pedregales: situado a la salida del túnel de Requejo, con una longitud de 880 m.

Túnel de Padornelo: de 52 m² de sección libre y una longitud de 6.407 m.

Viaducto de Leira, vía derecha: se sitúa a la salida del túnel de Padornelo, con una longitud total de 168 m.

Viaducto de Pedro, vía derecha: se sitúa a continuación del anterior y su longitud es de 295 m.

Eje 2. Vía Izquierda. El objeto de esta actuación es enlazar la salida del túnel de Padornelo con el tramo Lubián - Orense, sobre el que se formuló declaración de impacto ambiental el 25 de abril 2006. Para ello se proyectan las siguientes infraestructuras:

- Viaducto de Leira, vía izquierda, de 85 m de longitud.
- Nuevo túnel de Aciberos, de 66 m² de sección libre y 445 m de longitud.
- Viaducto de Pedro, vía izquierda, de 357,5 m de longitud.

El resto de actuaciones derivadas de la ejecución del proyecto a tener en cuenta son:

Vertederos. En función de los volúmenes previstos (1.930.290 m³) y de las características ambientales se han planteado varias alternativas que se analizan en el apartado 4.1 de esta resolución.

Préstamos. No se plantea la apertura nuevos de préstamos, y en caso de precisar materiales específicos se aportará de canteras y yacimientos en explotación, legalizados y con planes de restauración aprobados.

Accesos y caminos de servicio. Los accesos se realizarán a través caminos y carreteras existentes, de los 12 previstos, 4 se utilizarán posteriormente como caminos de servicio. Junto a las bocas de los túneles es necesario diseñar nuevos caminos de evacuación.

Instalaciones auxiliares. De las siete zonas propuestas, las zonas ZIA 1 y ZIA 2 coinciden con la propuesta del proyecto constructivo correspondiente al tramo Peñalba de la Pradería-Túnel de Padornelo. Las zonas ZIA 3 (500m²) y ZIA 4 (450 m²) coinciden con plataformas de las vías izquierda y derecha situadas en las bocas este de los túneles de Padornelo. La zona ZIA 5 (463 m³) coincide con la plataforma segura de la boca oeste del túnel de Padornelo. La zona con el código ZIA 6 (58880 m²) se sitúa en lo alto de la loma del paraje de las Almeixeiras. Por último para la zona ZIA 7 (2249 m²) se utiliza el apeadero de la estación de Lubían.

Drenajes. Las obras de drenaje previstas son cuatro por la vía derecha en los PKs: 906+613, 906+801, 910+497 y 917+008, y una en vía izquierda en el PK 917+021.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

Hidrología. El proyecto se localiza dentro de la cuenca hidrográfica del Duero. Los principales cursos de agua afectados son el río Requejo que discurre con orientación oeste-este de forma sensiblemente paralela al trazado y el río Leira al fondo del valle por el que discurre la línea actual de ferrocarril.

Los cursos fluviales cruzados por la vía derecha de la traza son los siguientes: arroyo Tejedelo en viaducto, río Requejo en viaducto, río Leira en túnel, en obra de drenaje (ODT) en PK 917+021 y en viaducto. Por la vía izquierda, se cruza el río Leira en viaducto y en ODT en PK 917+008 y el río Pedro en viaducto.

Red Natura 2000. El trazado proyectado atraviesa el lugar de importancia comunitaria (LIC) ES4190067 Riberas del río Tera y afluentes y el LIC ES4190131 Riberas del río Tuela y afluentes.

Al sur de la zona de actuación, a unos 350 m, se localiza el LIC ES4190060 Tejedelo y a unos 2.500 m al norte de la traza, el LIC y ZEPA ES4190009 Lago de Sanabria y alrededores.

Hábitats de interés comunitario. En el ámbito de estudio encontramos los siguientes hábitats prioritarios: 91E0* Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*, y 9180* Bosques de laderas, desprendimientos o barrancos del Tilio-Acerion.

Otros hábitats de interés comunitario serían los compuestos por bosques mediterráneos caducifolios de robles y castaños, brezales y matorrales de la zona templada, matorrales esclerófilos, prados naturales y prados húmedos seminaturales de hierbas altas, roquedos silíceos con vegetación de *Agrostis duriaei*-*Sedetum pyrenaici*, pendientes rocosas con vegetación casmofítica, etc.

Montes de utilidad de pública. Se han localizado cuatro MUP identificados como Mazorrea, Tejedelo, Acebral, Rebolais y otros y Cabeceiros en el ámbito del proyecto.

Vegetación y flora. Los ríos se encuentran bordeados por una franja de vegetación propia de ribera. Otras especies vegetales presentes en el ámbito de estudio son melojares,

abedulares, matorrales con formaciones de escobonales, brezales, cambronales, prados y pastizales, prados con sebes, herbazales y mosaicos arbolados sobre suelo forestal desarbolado. Asimismo, en la zona de estudio podría potencialmente localizarse flora singular como son el cardo azul (*Eryngium viviparum*) y la azucena portuguesa (*Paradisea lusitánica*), especie esta última incluida en el Catálogo Regional de Flora Protegida de Castilla y León (Decreto 66/2007, de 14 de junio), en la categoría de atención preferente.

Fauna. Destaca la presencia de especies asociadas a los cursos fluviales como la nutria y el desmán de los Pirineos, catalogadas de interés especial en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas. También se ha constatado la presencia de trucha, boga de río, bermejuela, pardilla. Asimismo es posible la presencia del bivalvo *Margaritifera margaritifera*, en peligro de extinción. Otras especies de interés asociadas al medio acuático son el sapillo pintojo ibérico, la salamandra común, etc.

Las aves conforman el grupo más numeroso de animales catalogados, entre las que se encuentran el milano real, águila real, azor, búho real, etc. Asociadas a los cursos de agua hay presencia de martín pescador, garza real, mirlo acuático, etc.

También hay presencia de mamíferos como lobo, corzo y jabalí y varias especies de quirópteros.

Patrimonio cultural y vías pecuarias. En las inmediaciones de la traza hay varios yacimientos arqueológicos, los más próximos serían la Ermita, la Cruz de la Portilla y el Puente de la Iglesia Vella. Próximos a la zona prevista como vertedero VM1 se localizan los denominados Colmenar I y Colmenar II.

La traza atraviesa en varias ocasiones el camino histórico denominado Camino de la Brea.

Otras vías pecuarias, aunque no definidas en el Catálogo de vías pecuarias de Zamora, son el Cordel de Puebla y Vereda Requejo.

3. Resumen del proceso de evaluación.

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

a) Entrada de la documentación inicial. La tramitación se inició el 8 de febrero de 2008, al recibirse en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación ambiental relativa al proyecto, con objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 2 de junio de 2008, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental inicia el periodo de consultas previas. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación a la documentación ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	X
Confederación Hidrográfica del Duero del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	X
Confederación Hidrográfica del Norte del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	-
Delegación de Gobierno en Castilla y León.	-
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	X
Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	-
Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	-
Dirección General de Urbanismo y Política del Suelo de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León.	-

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León.	X
Dirección General del Patrimonio y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.	X
Fundación del Patrimonio Natural de Castilla y León.	-
Diputación Provincial de Zamora.	-
Ayuntamiento de Lubían (Zamora).	-
Ayuntamiento de Requejo (Zamora).	X
Federación Ecologista de Castilla y León.	-
S.E.O./BirdLife.	-
Ecologistas en Acción de Zamora.	-

Los aspectos ambientales más relevantes planteados en las respuestas a las consultas efectuadas son:

La Dirección General del Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino informa que en el ámbito del proyecto se ubican los lugares de interés comunitario denominados riberas del río Tera y afluentes, riberas del río Tuela y afluentes y El Tejedelo. Entre los hábitats de interés prioritario se encuentra el 9180 Bosques de laderas, desprendimientos o barrancos de Tilio-Acerión y diferentes especies incluidas en los anexos II y IV de la Directiva 92/43. Por ello considera necesario someter el proyecto a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental y expone que las medidas compensatorias a que se refiere el artículo 6.4 de la Directiva 92/43 se aplicaran si una vez realizada la evaluación se concluye que la ejecución del proyecto supondrá afecciones significativas a Red Natura 2000. Asimismo considera necesario información más precisa de los vertederos, préstamos, accesos a obra, ubicación del parque de maquinaria, etc.

La Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Duero considera que los principales impactos, en relación con las aguas superficiales y subterráneas, serían el cambio de flujos en caudales, interrupción de la red de drenaje, contaminación de las aguas por vertidos, modificación de flujos subterráneos y afección a acuíferos.

El Servicio de Espacios Naturales de la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León informa que la zona de actuación coincide con los lugares de interés comunitario: riberas del río Tera y afluentes y riberas del río Tuela y afluentes, y el trazado discurre junto al límite de El Tejedelo. También hay varios hábitats de interés comunitario afectados. Hay presencia de especies de fauna de interés especial como la nutria y el desmán de los Pirineos, también hay truchas asociadas a los cauces de los ríos Tuela y Tera. Asimismo destaca la presencia de la mayor población de la Región Mediterránea de Margaritifera margaritifera. Considera el establecimiento de una escombrera 1.000.000 m³ como la afección más significativa. También proponen una serie de medidas adicionales necesarias para minimizar los efectos ambientales respecto a hidrología, calidad del aire, ruido, suelos, vegetación, fauna localización de elementos auxiliares, préstamos, vertederos, etc. Respecto a los cuatro vertederos propuestos, consideran más adecuado el V1 y no consideran aptos los V2, V3 y V4, no obstante estiman necesario presentar un plan de restauración. Finalmente concluyen que el proyecto no supone una modificación sustancial respecto al proyecto inicial y es compatible con los principales valores naturales de la zona, únicamente deben implementarse medidas para que el vertedero no tenga consecuencias ecológicas negativas.

El Ayuntamiento de Requejo emite informe en el que expresa que el proyecto afecta a varias áreas definidas como de especial protección incluidas en las normas subsidiarias de planeamiento. Respecto al vertedero V1 informa que al ubicarse en una ladera con vistas a Requejo y a la carretera deberá tratarse para que después de su utilización se

recupere el espacio. También hay que tener en cuenta la protección de vías pecuarias, riberas arboladas, merenderos, áreas en entorno a ermitas, etc.

La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León no tiene nada que objetar al proyecto dado que en la información pública del Estudio informativo del tramo de Medina del Campo - Puebla de Sanabria manifestó la conveniencia de retomar el estudio de un nuevo túnel gemelo al existente de Padornelo.

La Dirección General del Patrimonio y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León indica la necesidad de llevar a cabo un control arqueológico de los movimientos de tierra por parte del técnico competente, así como del balizado de los perímetros de protección de los yacimientos de Cruz de la Portilla, Puente de la Iglesia Vella y los tramos de la Calzada de la Brea y se realizará una prospección arqueológica de las zonas no inspeccionadas afectadas por las obras como vertederos ó áreas de préstamo.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas. La decisión de sometimiento del proyecto a evaluación de impacto ambiental, así como el resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor con fecha de 24 de noviembre de 2008, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas y los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. Información pública. Resultado. La Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias sometió simultáneamente el proyecto y su correspondiente estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 18 de julio de 2009. Con fecha de 31 de marzo de 2010, la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, que comprendía el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública y de las consultas realizadas de conformidad con el artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008.

Durante el proceso de información pública se presentaron un total de siete alegaciones cuyo contenido es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Duero remite el informe del área de gestión ambiental e hidrología, quien considera que el análisis hidrológico de las cuencas estudiadas es inadecuado y recomienda la adopción de valores que aporten resultados más del lado de la seguridad. Informa que las secciones propuestas para las obras de drenaje transversal son aceptables a excepción de dos de ellas, extremo que deberá quedar aclarado en el proyecto constructivo. También recomiendan que la solera del encauzamiento tenga una ligera pendiente desde las orillas hacia el centro. Asimismo consideran que debe revisarse la ubicación de las pilas en los viaductos proyectados, pues parece que las mismas se encuentran dentro de la zona inundable por la máxima crecida ordinaria. Por último, consideran que las deficiencias encontradas deben ser subsanadas en el correspondiente proyecto de construcción.

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, en base al informe realizado por el Servicio de Espacios Naturales, informa favorablemente el proyecto siempre y cuando reutilice el vertedero V1-M para depositar el volumen de las tierras sobrantes, se tomen las medidas recogidas en el estudio de impacto ambiental y se cumpla el contenido del plan de vigilancia ambiental.

El Ayuntamiento de Requejo y Mancomunidad Lago Sanabria indican que la actuación se sitúa en suelo rústico de especial protección como interés forestal. También se debe tener en cuenta que los vertederos deberán de tratarse según artículo 11.5 de la Delimitación de Suelo Urbano de Requejo y la protección de las vías pecuarias denominadas Camino de la Brea, Cordel de Puebla y Vereda Requejo. Concluye con un dictamen favorable y condicionado al cumplimiento de la medición del ruido generado in situ durante la actividad

con las medidas correctoras para paliarlo en caso necesario y al cumplimiento de la Ley 5/2009 de Ruido de Castilla y León.

El Ayuntamiento de Lubían considera necesario contemplar alternativas en el caso que desaparezcan o sufran alteración los manantiales de abastecimiento público de Padornelo y Aciberos.

La Unidad de Zamora de la Demarcación de Carreteras del Ministerio de Fomento en Castilla León Occidental, informa que el trazado entra en zona de afección de la CN 525 y A 52, pero no se ven afectadas directamente debido a la profundidad del trazado a realizar. En cambio si podrían verse afectados otros servicios situados en el centro de control que deberán restituirse en las mismas condiciones actuales.

La Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León no objeta nada a la solución estudiada.

Santiago Cerviño Silván alega que las perforaciones que se pretenden realizar pudieran provocar importantes variaciones en el acuífero que alimenta el arroyo La Bagueira afectando la concesión de la que es titular.

4. Integración de la evaluación.

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. El estudio de impacto ambiental señala que debido a la necesidad de ajustar el trazado propuesto a los tramos anterior y posterior de la línea de alta velocidad, no se pueden plantear alternativas de trazado que difieran sensiblemente del corredor ya utilizado por la vía izquierda, por lo que se plantea una única alternativa de trazado.

En el caso de los vertederos el estudio de impacto ambiental plantea cinco alternativas, de manera que a través del análisis del medio y su capacidad de acogida, permita seleccionar la alternativa más recomendable y de menor impacto medioambiental, tratando de evitar márgenes de ríos, zonas de interés arqueológico, vías pecuarias, espacios protegidos, zonas de elevado valor ecológico y paisajístico, distancias inferiores a 300 m de los núcleos de población y masas arbóreas de melojar y vegetación de ribera. Las distintas alternativas presentan las siguientes características:

	Extensión (ha)	Capacidad (m3)	Hidrología	Afección MUP	Afección espacios protegidos	Accesibilidad	Aptitud
V1-M	63,97	2.500.000	No afecta. Distancia mínima de 100 m al Arroyo del Carril.	No	hábitat 4030	Muy buena	Alta
V2	19,70	400.00	Afección Cabecera Arroyo Bagueira.	«Tejedelo»	hábitat 4030 y 8230*	Mala	Baja
V3-M	8,65	215.000	No afecta. Distancia mínima de 150 m al río Leira.	No	hábitat 4030	Buena	Media-alta
V4-M	39,94	800.000	No afecta. Distancia mínima de 150 m al río Leira.	No	hábitat 4030	Buena	Media-alta
V5	17,16	500.000	Afección cabecera Arroyo Fuentecovo.	No	No	Regular	Media

El promotor selecciona el vertedero V-1M, tras el análisis de los valores ambientales del medio, dado que cuenta con capacidad suficiente como para albergar el volumen de tierras sobrantes y al que se accede a través de la carretera que une el apeadero de la estación de Requejo con el pueblo. La Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio y la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León consideran el vertedero V1-M como el más adecuado para depositar el volumen de las tierras sobrantes asociadas al proyecto.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida y sus medidas correctoras. A continuación se recogen los impactos más significativos, así como el tratamiento que ha

dado el promotor, en el estudio de impacto ambiental y en las respuestas a la información pública, a los mismos:

4.2.1 Calidad atmosférica. Durante la fase de construcción las principales afecciones sobre la calidad atmosférica se producirán por el incremento de emisiones por las obras y el transporte del material hasta el vertedero seleccionado, y su posterior descarga, extensión y compactación.

Para reducir dichas emisiones, se llevarán a cabo riegos periódicos sobre la superficie de trabajo, se emplearán toldos de protección en los vehículos que transporten material pulverulento, o bien se proporcionará al material transportado la humedad conveniente para evitar emisiones, se limitará la velocidad de los vehículos con este tipo de transporte y se evitará en lo posible el transporte en días de fuerte viento.

4.2.2 Ruidos y vibraciones. Se generará un incremento de los niveles sonoros debido a los trabajos de construcción y al aumento del tránsito de vehículos durante la fase de obras que continuará en la fase de explotación debido al funcionamiento de la línea de alta velocidad.

El estudio de impacto ambiental propone medidas generales con el objetivo de reducir los niveles de ruido durante las obras.

En cuanto a los niveles de ruido previstos en la fase de funcionamiento, no se prevé que existan zonas habitadas potencialmente afectadas, pues se considera que los posibles receptores se encuentran a suficiente distancia y gran parte del trazado transcurre en túnel.

Según el estudio realizado para la vía izquierda, las vibraciones no superarán los valores máximos señalados en la legislación vigente para zonas residenciales y además las viviendas se encuentran a distancia suficiente para que puedan verse afectadas por la circulación de los trenes.

No obstante, el promotor contempla la realización de un estudio de ruido y vibraciones en el proyecto constructivo donde se concretará la necesidad de instalar pantallas acústicas y/o protecciones vibratorias en caso de superar los niveles establecidos en la legislación vigente.

4.2.3 Geomorfología y edafología. Vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares. Las principales variaciones geomorfológicas se deben a la creación de terraplenes y desmontes para la construcción de la plataforma, accesos, zonas auxiliares y a la instalación de un vertedero para albergar el elevado volumen de material sobrante.

Al discurrir el trazado mayoritariamente en túnel (8.811 m la vía derecha y 445 m la izquierda) y sobre viaducto (1.343 m, la vía derecha y 442,5 m la izquierda), no se esperan grandes movimientos de tierra que modifiquen excesivamente la fisonomía del territorio.

El volumen previsto a destinar al vertedero V-1M asciende a 1.930.290,50 m³ de tierras sobrantes o no aptas, el cual tiene capacidad suficiente como para albergar este volumen y resulta el más adecuado de los propuestos desde el punto de vista ambiental, además cuenta con el informe favorable de la Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio y la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

El estudio de impacto ambiental señala que se elaborará un proyecto de explotación y restauración de vertederos, que incluirá el modelado topográfico y la revegetación con especies autóctonas, el cual se presentará con anterioridad suficiente al inicio de las obras y contará con las indicaciones del Servicio Territorial de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León en Zamora.

La ocupación de los terrenos por las infraestructuras proyectadas lleva implícito la eliminación de la capa de tierra vegetal de la superficie a ocupar. El promotor prevé la retirada, conservación y reutilización de la capa de tierra vegetal de todas las superficies que vayan a ser ocupadas durante las obras. Tras la finalización de las obras se procederá a la limpieza y restauración del terreno afectado por las obras.

Los accesos a la obra se realizarán a través de las carreteras y caminos existentes. Los caminos de servicio necesarios para la evacuación son de carácter permanente y

están asociados al diseño de la plataforma, coincidiendo con los caminos de acceso a las obras de los túneles de Padornelo y Requejo.

No será necesaria la apertura de prestámos, dado que se aprovechará el material procedente de la excavación y en caso de precisar materiales específicos se traerá de canteras y yacimientos en explotación, legalizados y con planes de restauración aprobados.

4.2.4 Hidrología superficial y subterránea. Las principales afecciones sobre la hidrología superficial se derivan de la contaminación de las aguas por vertidos accidentales de sustancias y aporte de sólidos en suspensión, y al cambio en los flujos de drenaje por la interrupción de los mismos, especialmente de las líneas de drenaje secundarias.

Respecto a la hidrología subterránea, las principales afecciones se podrían producir por la modificación o interrupción de los flujos subterráneos, y la contaminación de acuíferos por la aparición de lixiviados en las operaciones de apertura y excavación de túneles.

Las medidas propuestas en el estudio para minimizar el impacto sobre la hidrología son las siguientes:

Para la protección de los sistemas fluviales se procurará evitar la rectificación de cauces y la concentración de varios cauces en una sola obra de drenaje. En el diseño de los viaductos, los estribos se situarán, al menos, a 5 m de la vegetación de ribera, asegurando que se respete la zona de servidumbre. Asimismo para evitar que los sedimentos lleguen a los cursos fluviales se considera necesaria la construcción de barreras de retención de sedimentos a pie de terraplen.

Para la protección de la calidad de las aguas se propone la impermeabilización de la superficie donde se van a realizar las operaciones más arriesgadas y la ejecución de balsas de retención y decantación de sedimentos para evitar arrastre de sólidos procedentes de la escorrentía y posibles vertidos accidentales en zonas de instalaciones auxiliares y embocaduras de túneles.

4.2.5 Espacios protegidos. El trazado proyectado atraviesa dos espacios incluidos en la Red Natura 2000:

LIC riberas del río Tera y afluentes. El trazado de la plataforma ferroviaria de la vía derecha cruza este espacio en el río Requejo, en el PK 910+180, a través del viaducto de los Pedregales. De los tipos de hábitat prioritarios presentes en este espacio destaca el correspondiente a 91E0* Bosques aluviales de *alnus glutinosa* y *fraxinus excelsior*.

LIC riberas del río Tuela y afluentes. Se afecta en el tramo final del trazado, sobre el río Leira justo en la salida del túnel de Padornelo (boca oeste), en los PK's 917+021 y 917+008 respectivamente, a través de 3 marcos de 4 x 2,5 m, cada una de ellas. A continuación lo vuelven a cruzar ambas plataformas en los PK's 917+220 y 917+280, a través de los viaductos de Leira (derecha e izquierda respectivamente). Al final del tramo vuelve a haber una interferencia con este espacio protegido, ya que el cruce que hacen las dos plataformas sobre el río Pedro lo hacen mediante sendos viaductos. En este tramo el río se haya soterrado sobre un gran terraplén que mantiene la plataforma de la vía actual de ferrocarril.

El hábitat de interés comunitario prioritario de 9180* Bosques de laderas, desprendimientos, barrancos o barrancos del Tilio-Acerion, es afectado por la traza, camino de acceso y boca este del túnel de Padornelo en 290 m en superficie y 195 m por viaducto.

El vertedero seleccionado V1M afecta a 9 ha del hábitat de interés comunitario 4030 Brezales secos, sin embargo dicho espacio ha sido objeto de desbroces por lo que se considera que no hay afecciones importantes.

Según el informe de la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla León no se producirán afecciones significativas sobre los lugares de interés comunitario riberas del río Tera y afluentes y riberas del río Tuela y afluentes, y señala que las posibles afecciones negativas sobre los hábitats de interés comunitario y las especies de interés que motivaron la designación de los citados espacios

pertenecientes a la Red Natura 2000, se verán reducidas por las medidas propuestas en el estudio de impacto ambiental. Asimismo, indica que el lugar propuesto como vertedero se encuentra degradado por desbroces.

4.2.6 Vegetación y paisaje. La ejecución del proyecto supondrá la eliminación de la cubierta vegetal dentro del área de ocupación de la nueva infraestructura, accesos, instalaciones auxiliares, etc. Las formaciones vegetales más importantes están compuestas por bosques de galería, alisedas, abedulares, castaños y robledales.

Como medida preventiva se propone jalonar todas las superficies afectadas, tanto la franja asociada a la plataforma como los elementos auxiliares y caminos de acceso. En el caso de ejemplares o rodales de especial interés vegetal se propone su protección individual o continua, según cada caso. Con carácter general se considerará el desarraigo del menor número posible de ejemplares arbóreos, siempre que su permanencia no suponga peligro.

En las zonas ribereñas situadas bajo los viaductos que queden afectadas por las obras se han previsto plantaciones de las especies *Salix salviifolia*, *Populus nigra*, *Fraxinus angustifolia* y *Betula pubescens* subsp. *Celtiberica*.

Se considera posible la afección a ejemplares de *Paradisea lusitanica* existente en la boca oeste del túnel de Padornelo en torno al río Leira, por ello, se propone realizar, antes del inicio de las obras, una prospección para detectar ejemplares de esta especie con el procedimiento y metodología acordado con el servicio territorial de medio ambiente de Zamora.

Se contará con un plan de prevención de incendios y con los medios o estrategias necesarias para la extinción de posibles incendios accidentales de conformidad con la legislación vigente en la materia.

El impacto paisajístico afecta a toda la traza, aunque existen zonas de mayor afección correspondientes a los taludes más altos y a los viaductos, siendo los tramos más visibles el tramo desde el origen hasta embocadura este del túnel de Requejo (450 m): visión desde el pueblo de Requejo y el tramo de la salida del túnel de Padornelo (boca oeste): visión desde el pueblo de Aciberos. El impacto puede ser calificado de directo, acumulativo y sinérgico, No es reversible y sólo es parcialmente recuperable mediante medidas de revegetación e integración paisajística.

El proyecto implica la ejecución de desmontes, terraplenes y estructuras que actúan sobre el paisaje y provocan una pérdida de su calidad. Por lo que se propone, tras la finalización de las obras, la restauración de los taludes, embocaduras de túneles, tratamiento bajo los tableros de viaductos, en zonas auxiliares etc.

4.2.7 Fauna. La fauna se verá afectada por la posible destrucción o degradación de los hábitats faunísticos, especialmente aquella relacionada con el ecosistema ripario y la fauna piscícola por la reducción de la calidad de las aguas, debido al aporte de sólidos en suspensión, posibles vertidos contaminantes, o bien por derivaciones en los cursos de los ríos.

Por el tipo de infraestructura se considera poco significativo el efecto barrera, dado que es bastante permeable discurriendo en un 86%, aproximadamente, en viaducto y túnel.

Otras molestias a la fauna están ocasionadas por los ruidos asociados a la ejecución y explotación del proyecto y el riesgo de atropello.

Para minimizar el efecto barrera para anfibios y reptiles, el diseño de cunetas y drenajes, contará con dispositivos y rampas de salida.

También se considera la ejecución de pasarelas secas en el diseño de las obras de drenaje para su uso como pasos de fauna.

Se establecerá un cronograma de obras de modo que se respeten las épocas más críticas para la fauna. En este sentido, se evitará la ejecución de las obras más impactantes en los cursos fluviales durante el periodo de freza de la trucha. También se evitará que las voladuras, los trabajos de desbroce de la vegetación, la retirada de tierra vegetal y las actividades más ruidosas, se realicen entre los meses de febrero y julio. Además los trabajos más ruidosos se deberán realizar fuera de las horas de mayor actividad biológica.

Durante la construcción de los viaductos y obras de drenaje, se evitará que queden pozas aisladas con ejemplares piscícolas. En caso que, durante la fase de obras, fuera inevitable algún embalsamiento puntual, se asegurará la aplicación de técnicas para la recuperación y traslado de los ejemplares piscícolas a otros tramos del río, siempre bajo la supervisión y permiso del servicio territorial de medio ambiente de Zamora.

Para evitar el riesgo de colisión de la avifauna, se prevé la instalación de barreras protectoras en los viaductos proyectados, en toda su longitud y en ambos márgenes.

4.2.8 Patrimonio cultural. El estudio de impacto ambiental contempla la realización de un seguimiento y vigilancia arqueológica de las superficies a ocupar por la traza, desde el desbroce superficial hasta los movimientos de tierras.

Para las zonas de instalaciones auxiliares y vertederos se propone la realización de una prospección arqueológica.

El camino histórico de la brea que une las poblaciones de Requejo y Padornelo, cruza el trazado a la altura del viaducto de Requejo, y la plataforma entre Aciberos y Lubián, a través del viaducto de Río Pedro. El promotor considera garantizada su continuidad.

5. Condiciones al proyecto.

Para la realización del proyecto, tanto el promotor como el contratista, deberán cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el EsIA y en el plan de vigilancia ambiental, así como las siguientes condiciones de protección ambiental específicas que se tendrán en cuenta en la redacción del proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable:

5.1 Protección atmosférica, ruido y vibraciones. Se realizará un estudio de sensibilidad de los edificios frente al ruido y las vibraciones, tanto de los trabajos de excavación como de las circulaciones ferroviarias. El citado estudio considerará la influencia conjunta de las principales infraestructuras de la zona (otros ferrocarriles, autopistas, autovías, carreteras, calles urbanas, etc.), determinándose los niveles de vibración existentes actualmente y el incremento de los mismos que producirán las nuevas infraestructuras.

En caso de superarse los niveles permitidos por la legislación vigente, se deberán adoptar las medidas correspondientes, como pueden ser la instalación de pantallas acústicas y/o utilización de pavimentos absorbentes acústicos para reducir el ruido, o la instalación de material elastomérico bajo las vías, en el caso de vibraciones.

Estas medidas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

En todo caso, se tendrá en cuenta lo dispuesto en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, y en la Ley 5/2009, de 4 de junio, de Ruido de Castilla y León.

5.2 Protección del sistema hidrogeológico y de la calidad de las aguas. Se realizará, previo al inicio de las obras, un estudio hidrogeológico exhaustivo para estimar el impacto sobre las aguas subterráneas, determinando los flujos preferenciales de las mismas y su calidad natural.

Se deberá evitar el embalsamiento de agua y en caso necesario se pedirá autorización de la Confederación Hidrográfica del Duero que dispondrá las necesarias condiciones que garanticen la menor afección al dominio público hidráulico, la calidad de las aguas y los ecosistemas acuáticos.

Las zonas de acopios de materiales y excedentes y los vertederos se construirán y acondicionarán de manera que se impida la llegada de lixiviados contaminantes a las aguas superficiales y subterráneas bien por escorrentía o por infiltración. Asimismo se llevará acabo una caracterización mineralógica de las pizarras de la zona.

Deberá presentarse ante la Confederación Hidrográfica del Duero un nuevo estudio hidrológico-hidráulico, según lo solicitado en el informe emitido por este Organismo con fecha 29 octubre de 2009, y cuyo resultado se tendrá en cuenta en el proyecto constructivo.

5.3 Protección de espacios de interés, vegetación y suelos. Dado que en la obra de drenaje transversal prevista en la boca oeste del túnel de Padornelo se prevé el encauzamiento del río Leira, incluido en LIC riberas del río Tuela y afluentes y con presencia vegetación de ribera considerado como hábitat prioritario, éste se diseñara en el proyecto constructivo de manera que se asegure la mínima afección al cauce, vegetación y especies de fauna asociadas. Se estudiará que dicho encauzamiento se restrinja a la ocupación de la superficie mínima necesaria, garantizando la movilidad de dichas especies e instalando los dispositivos necesarios para ello.

En las actuaciones a realizar en las zonas de ribera constituida por bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*, se deberá informar a la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León y a la Confederación Hidrográfica del Duero de los ejemplares que se verán afectados, así como de las plantaciones previstas.

Respecto a los hábitats de interés comunitario constituidos fundamentalmente por bosques de robledales galaico portugueses y bosques de castanea sativa se procurará la eliminación del menor número posible de ejemplares arbóreos y en el caso de tener especial interés vegetal se procederá a su protección, comunicándose al servicio territorial de medio ambiente de Zamora las talas previstas para su pronunciamiento al respecto. Igualmente, se acordará con dicho Servicio el procedimiento y metodología a llevar a cabo en la prospección para detectar ejemplares de *Paradisea lusitanica*.

5.4 Protección contra la erosión. Recuperación ambiental e integración paisajística de la obra. Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, embocaduras de los túneles, pasos sobre los ríos, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención a la restauración de los terrenos afectados por los viaductos, a las bocas de los túneles y al tratamiento de las márgenes en la parte que el ferrocarril discurre a cielo abierto.

Se utilizará como vertedero el propuesto en el estudio como V1-M. La utilización de este lugar como vertedero deberá de llevar implícito un Plan de Restauración que se presentará ante el Servicio Territorial de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León en Zamora, para su aprobación, en el que se detallen las labores a realizar.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados. El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

Una vez en funcionamiento el proyecto se estudiará la viabilidad de dismantelar el tramo que queda fuera de servicio, definiéndose en el correspondiente proyecto las actuaciones a realizar para recuperar el espacio ocupado por el relleno sobre el que transcurre la actual vía.

5.5 Protección a la fauna. Se establecerá un calendario de obra, en coordinación con el Servicio Territorial de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León en Zamora con objeto de evitar la ejecución de las acciones más impactantes durante el periodo de cría y nidificación y/o freza de las especies de fauna más importantes existentes en el ámbito de actuación. También se consultará a la Confederación Hidrográfica del Duero en relación con la posible translocación de ejemplares de especies piscícolas.

El diseño de los pasos de fauna del proyecto constructivo se realizará de acuerdo con las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente (2006).

5.6 Protección al patrimonio cultural. El proyecto de construcción recogerá la reposición del Camino de Brea y otras vías pecuarias de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de la Junta de Castilla y León.

Se realizarán prospecciones arqueológicas en el lugar propuesto como vertedero V1 y en las zonas auxiliares previstas bajo la dirección de profesional cualificado. De estas conclusiones, se derivarán los posibles ajustes y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio cultural. Estos trabajos deberán estar finalizados y sus conclusiones disponibles antes del comienzo de las obras, además se incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra redactado. Estos trabajos se realizarán por personal especializado debidamente autorizado por la administración cultural competente.

5.7 Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes. La reposición de las infraestructuras, abastecimiento de agua caminos rurales, etc., se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición.

Durante la fase de construcción de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio para vehículos y peatones mediante una cuidadosa planificación del calendario de los trabajos, horario de los mismos, sistemas constructivos, desvíos provisionales, reposición de servicios, etc. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente. Para todo ello se mantendrá una estrecha coordinación con los ayuntamientos afectados.

Se deberán contemplar alternativas en el caso de que se alteren los manantiales de abastecimiento público de Padornelo y Aciberos y el acuífero que alimenta el arroyo La Bagueira.

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental.

El programa de vigilancia ambiental incluirá el modo de seguimiento de las actuaciones tanto en la fase de construcción como en la explotación y desmantelamiento de las infraestructuras, así como la descripción del tipo de informes, su frecuencia y su periodo de emisión.

El programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones de ruidos y vibraciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad que se establezcan en el estudio específico.

Durante la fase operativa del plan de vigilancia ambiental se tendrán en cuenta las Prescripciones Técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (2008).

Durante la explotación de la vía se deberá asegurar la limpieza y el mantenimiento de todas las obras de drenaje para garantizar su funcionalidad como pasos de fauna.

Todas las actuaciones de revegetación e integración paisajística a realizar en el vertedero zonas auxiliares, trazado, etc., serán objeto de controles periódicos de manera que quede garantizado el arraigo de las especies vegetales y en caso necesario realizar nuevas plantaciones.

Se incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

Los informes del programa de vigilancia ambiental indicados anteriormente, quedarán a disposición de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino y podrá requerirlos cuando lo considere oportuno.

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

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Estudio complementario en tramo Requejo-Padornelo de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia, concluyendo que siempre y cuando se autorice en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 15 de julio de 2010.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

