Rehabilitar y reinserir socialmente a quienes ya han desarrollado la enfermedad;

Mejorar la información a pacientes, familiares, profesionales, gerentes y responsables políticos;

Fortalecer los sistemas de vigilancia y de información sobre cardiopatía isquémica;

Y fomentar la investigación básica, aplicada y operativa para aumentar las oportunidades de evitar la cardiopatía isquémica y de tratar y rehabilitar a quienes la padecen.

Tercero.—Asimismo en la elaboración del Plan se definirán las siguientes áreas de intervención:

Promoción de hábitos saludables y prevención de factores de riesgo de cardiopatía isquémica en la población general;

Identificación y tratamiento de pacientes con factores de riesgo de padecer cardiopatía isquémica;

Asistencia a pacientes con cardiopatía isquémica;

Rehabilitación y reinserción social;

Sistemas de Información;

Investigación.

Cuarto.—El Plan Integral de Cardiopatía isquémica se elaborará de la siguiente forma:

1. Existirá un Responsable, cuyas funciones son las de asegurar que la elaboración del Plan se orienta a cumplir los objetivos anteriormente enunciados, abordando las áreas propuestas y siguiendo la metodología posteriormente indicada y en el plazo previsto.

A tal efecto se nombra Responsable para la elaboración del Plan Integral de Cardiopatía isquémica a D. Alfonso Castro Beiras.

2. Con la función genérica de dirigir la marcha general de los trabajos existirá un Comité Director que estará formado por dos representantes del Ministerio de Sanidad y Consumo y un representante de cada Comunidad Autónoma.

3. Para la elaboración del Plan se constituye un Comité de redacción que será el encargado de preparar la versión preliminar del Plan.

Bajo las indicaciones del Comité de redacción se organizarán grupos de trabajo. Al frente de cada uno de ellos habrá un coordinador, cuyas funciones serán las de asegurar que el trabajo encomendado al grupo se efectúa de acuerdo con los criterios y en el plazo marcado por el Comité de redacción.

El Comité de redacción estará constituido por el Responsable del Plan, el Director General de Planificación Sanitaria, Sistemas de Información y Prestaciones y los coordinadores de los grupos de trabajo.

4. La versión preliminar del Plan elaborada por el Comité de redacción será sometida a informe del Comité Científico y del Comité Director.

5. Con objeto de asesorar tanto al Responsable como a la Dirección Técnica sobre aspectos relativos a la calidad científica del Plan, existirá un Comité Científico que estará formado por un representante del Ministerio de Sanidad y Consumo y un representante de cada una de las sociedades científicas y otras asociaciones relacionadas con el tema. Asimismo, dictaminará la versión preliminar del Plan elaborada por el Comité de redacción.

Quinto.—Se encarga al Director General de Planificación Sanitaria, Sistemas de Información y Prestaciones la dirección técnica de los trabajos de elaboración del Plan Integral de Cardiopatía isquémica, así como el desarrollo de cuantas acciones sean precisas para garantizar su divulgación, evaluación y actualización posteriores.

Sexto.—La versión preliminar del Plan Integral de Cardiopatía isquémica deberá estar concluida a más tardar el 30 de julio de 2003, para su elevación y aprobación por el Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Salud.

Séptimo.—La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Madrid, 6 de marzo de 2003.

PASTOR JULIÁN

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

5632

RESOLUCIÓN de 25 de febrero de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo línea Venta de Baños-Santander. Tramo: Palencia-Alar del Rey de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de determinadas obras, instalaciones y actividades.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Línea de alta velocidad Palencia-Santander. Tramo: Palencia-Alar del Rey», se encuentra comprendido en el apartado b) del grupo 6 «Construcción de líneas de ferrocarril para tráfico de largo recorrido» del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles remitió, con fecha 3 de febrero de 2000 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 30 de octubre de 2000 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Ferrocarriles de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado», número 92, de 17 de abril de 2001, páginas 4620 y 4621; mediante anuncio en el «Boletín Oficial de Castilla y León» número 77, de fecha 19 de abril de 2001, página 6278 y mediante anuncio en el «Boletín Oficial de la Provincia de Palencia» número 47, de fecha 18 de abril de 2001, páginas 731 y 732.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha de 18 de marzo de 2002, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Línea de alta velocidad Palencia-Santander. Tramo: Palencia-Alar del Rey».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente: Estudio informativo, estudio de impacto ambiental y resultado de la información pública, y completado el análisis ambiental con la visita a la zona de proyecto, se considera que, entre las alternativas contempladas en el estudio informativo, la que menos efectos negativos produce sobre el medio ambiente es la alternativa 2.

En consecuencia, para la realización de esa alternativa tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación del ferrocarril, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberá cumplir lo siguiente:

1. Adecuación ambiental del proyecto: La alternativa anterior deberá adaptarse en el proyecto de construcción de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Las actuaciones próximas a cursos de agua, que comporten posibles afecciones a vegetación de ribera deberán plantearse de manera que se garantice su no afección principalmente en aquellos lugares en los que la misma sea parte del LIC ES 4140077 llamado Riberas de las Subcuencas del río Carrión y del LIC ES 4140080 llamado Canal de Castilla. En el epígrafe 2.4 se detalla este criterio.

1.2 De la misma manera las actuaciones que se ubican próximas a áreas de monte deberán garantizar la ausencia de afecciones.

1.3 Las actuaciones constructivas se coordinarán con otras en las que exista o pueda existir algún tipo de solape, proximidad o influencia y cuya ejecución coincida en el tiempo. La redacción del proyecto final tendrá en cuenta la existencia de otros proyectos que puedan influir de forma directa o indirecta en el de referencia. En todo caso los trabajos deberán coordinarse con los correspondientes a los de la carretera Palencia-Aguilar.

2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación:

2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

2.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a 1,50 metros con objeto de facilitar su aireación y evitar la compactación, sin que los montones puedan almacenarse por un período superior a seis meses. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.3 Entre los puntos kilométricos 302+000 y 305+000, y aproximadamente en los puntos kilométricos 310+500 y 321+500 principalmente se tendrá especial cuidado en la prevención de posibles incendios sobre el matorral que pudieran generarse durante la fase de construcción. Si bien en dichos intervalos del trazado sólo se ha observado la presencia de matorral de diferentes tipos, y aunque su papel ecológico no reviste especial importancia, resulta interesante su preservación en un área genérica en donde el mismo resulta raro y en ocasiones demasiado empobrecido. En el plan de seguridad se incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra.

2.4 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera de los ríos Carrión, Valdavia, Pisuerga y Boedo se tendrá en cuenta lo siguiente:

a) El tramo comprendido entre los puntos kilométricos 301+000 y 302+000 deberá adecuarse de manera que no se vea afectada la vegetación de ribera asociada al río Carrión, ajustando el trazado para que el mismo quede fuera del ámbito de dicha vegetación.

b) Entre los puntos kilométricos 303+200 303+600 la traza se acerca de nuevo a la ribera del río Carrión. En esta zona se localiza el LIC ES 4140077 llamado Riberas de las Subcuencas del río Carrión. Si bien la traza no cruza en este punto el LIC, debe tenerse en cuenta que no podrá alterarse la vegetación de ribera como consecuencia de la actuación.

c) Aproximadamente en el punto kilométrico 310+500 y en el 312+200, la alternativa seleccionada cruza el citado LIC. La observación in situ permite apreciar plantaciones de chopo, conservándose tan solo una franja estrecha en la ribera en donde tienen lugar un cortejo interesante para la dinámica fluvial. La alteración de la chopera de cultivo no reviste importancia notable desde el punto de vista medioambiental. Sin embargo debe

garantizarse la preservación de la franja ribereña citada, por su importancia ecológica dentro del LIC. Para ello, el proyecto contemplará los elementos de diseño necesarios a fin de garantizar la citada protección.

d) En los puntos kilométricos 347+500, 348+500 y 366+700 se cruzan tramos trucheros de los ríos Valdavia, Boedo y Pisuerga, respectivamente, en donde se deberán observar las indicaciones anteriores y las siguientes en materia de aguas.

En todos estos lugares citados las pilas y los estribos de las obras de paso que sean necesarias se situarán a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera. Para el paso sobre el LIC esta distancia deberá ser de 10 metros sin perjuicio de lo establecido al respecto en el epígrafe 3.2. Durante la fase de construcción de estas estructuras se tendrá especial cuidado para no dañar a la vegetación de ribera.

2.5 Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes.

3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas: Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación, se establecerán, si es posible en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Duero de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

3.1 En el proyecto de construcción se efectuará un estudio hidrológico-hidráulico completo, estudiando los posibles efectos de corte debido a excavaciones, inventariando los puntos de agua en relación a manantiales, fuentes, etc., y se estudiará con detalle el drenaje de las obras proyectadas.

3.2 En el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción, con objeto de no afectar significativamente a los cauces, no se efectuará ninguna rectificación ni canalización de los mismos.

3.3 El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece la Ley 29/1985 de Aguas y sin perjuicio de lo establecido en el epígrafe 2 de protección de la vegetación de ribera, colocándose las pilas fuera de los cauces, teniendo en cuenta lo señalado para el caso de LIC.

3.4 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Duero. Los valores límite de los parámetros se fijarán de acuerdo con el anexo III del Real Decreto 927/1988, por el que se aprueba el Reglamento de la Administración Pública del Agua y de la Planificación Hidrológica.

3.5 En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

3.6 Durante las obras y en las áreas próximas a cauces de río se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras a los cauces de los ríos Carrión, Valdavia, Boedo y Pisuerga, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

3.7 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Duero y estar informados por los organismos competentes en conservación de la naturaleza de la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado.

4. Protección de la fauna: Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

4.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los dre-

najes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

4.2 Para los mamíferos reseñados en el estudio de impacto ambiental será suficiente con habilitar los pasos propuestos en dicho estudio. Asimismo, la ubicación de los mismos será la expuesta en el estudio, salvo lo indicado en el epígrafe siguiente.

4.3 A los pasos establecidos en el estudio de impacto ambiental deberá añadirse al menos uno nuevo, superior, en el punto kilométrico 311+5. Los pasos superiores en entornos de población o en área de influencia directa de la misma deberán aumentar su ancho a fin de habilitar una acera para facilitar el movimiento peatonal. Así mismo el ancho final deberá asegurar también la compatibilidad con el paso de maquinaria agrícola.

4.4 Los pasos inferiores del tipo 1 deberán ampliar sus medidas, siendo necesario que al menos presenten dimensiones de 7,5x4 m.

4.5 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos. Asimismo, para evitar el acceso de la fauna a la vía y su atropello, la valla deberá ir enterrada un mínimo de 40 cm. La separación entre barrotes de la valla debe ser como máximo de 2 m, y alcanzar una altura de 1,70 m.

4.6 Con objeto de minimizar la afección sobre las especies más valiosas que habitan en la zona, no se realizarán despejes, desbroces, voladuras, movimientos de tierra ni actividades generadoras de ruido durante el período de cría de las especies identificadas en la zona.

4.7 Los viaductos dispondrán de pantallas opacas de 2 metros de altura en toda su longitud y en ambas márgenes, para evitar la colisión de aves.

4.8 A pesar de no evaluarse los tendidos eléctricos en la presente declaración, los tendidos eléctricos de alta tensión de 2.^a y 3.^a categoría, que pudieran ser necesarios para abastecimiento de energía a la línea desde los tendidos de alta o desde las subestaciones eléctricas existentes, así como los tendidos propios de la línea, deberán incorporar las medidas necesarias para reducir al mínimo la posibilidad de electrocución y colisión de la avifauna: cables trenzados o al menos aislados en las proximidades de los apoyos, así como diseño de los apoyos evitando que los puentes, seccionadores, fusibles, transformadores (si no están en casetas), derivaciones y finales de línea tengan los elementos de tensión por encima de las crucetas o semicrucetas. Además, las cadenas de aisladores deben estar en suspensión; no deben existir los puentes flojos por encima de las crucetas y debe aislarse cualquier puente de unión entre elementos de tensión en las proximidades de los apoyos. En las citadas líneas se instalarán preferentemente soportes al tresbolillo o de bóveda, diseñándose siempre las crucetas y semicrucetas de forma que se dificulte el posado de las aves sobre los puntos de enganche de las cadenas de aisladores. Las medidas precitadas deberán aplicarse a las nuevas subestaciones si fuera necesaria su construcción. En el caso de cables poco visibles y en las líneas eléctricas de alta tensión de 1.^a y 2.^a categoría se instalarán dispositivos que faciliten su visualización para evitar la colisión con ellos de la avifauna, considerando la posibilidad de enterramiento en zonas de elevado valor ecológico y siniestralidad.

4.9 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. Dicho programa deberá especificar la metodología aplicada para analizar la eficacia, y los resultados obtenidos tras su aplicación, remitiendo a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental informe detallado sobre los aspectos precitados. Asimismo incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello, así como de la mortalidad por electrocución y colisión de la avifauna en los tendidos y en la catenaria. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas que serán comunicadas a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental para su aprobación.

5. Protección atmosférica:

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las localidades de Husillos, Monzón de Campos, Piña de Campos, Frómista, Las Cabañas de Castilla, Osorno La Mayor, Espinosa de Villagonzalo, Santa Cruz de Boedo, San Cristóbal de Boedo y Alar del Rey y sobre las edificaciones dispersas existentes a lo largo del trazado, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos situados en las proximidades de la actuación, se efectuarán

riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a zonas de préstamos y a vertederos.

La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y a las condiciones meteorológicas, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

5.2 Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados inexcusablemente, sin perjuicio de que en periodos de vientos notables en periodos secos sea necesario antes de esa cubrición efectuar un riego sobre dicho material.

6. Protección contra el ruido y las vibraciones: El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente los núcleos habitados, la edificación dispersa situada a menos de 200 metros de la infraestructura y áreas de alto interés faunístico.

Las medidas antirruído deberán adaptarse a las necesidades del medio, evitando el empleo de pantallas acústicas transparentes en zonas con avifauna.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes salvo normativa específica de carácter más restrictivo.

Zonas residenciales:

- Leq (7 horas-23 horas) menor que 65 dB (A).
- Leq (23 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

- Leq (las 24 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

- Leq (7 horas-23 horas) menor que 55 dB (A).
- Leq (23 horas-7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

- Leq (las 24 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas de interés faunístico (medidas a 200 metros del borde de la infraestructura y a una altura de 1,5 metros):

- Leq (las 24 horas) menor que 60 dB (A).

En ninguna de las zonas se superará la Lmax de 85 dB (A), medidos en análogas condiciones a las expuestas para los valores de Leq.

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes y en el suelo urbano consolidado, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Ferrocarriles enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las ocho horas en el entorno de los núcleos habitados, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto. Además se llevará a cabo un estudio de la posible afección por vibraciones en las edificaciones de los núcleos habitados. Los resultados de dicho estudio se remitirán asimismo a la Dirección General de Calidad y Evaluación ambiental, dentro del plan de seguimiento y vigilancia establecido.

Los niveles de vibración en el interior de las edificaciones, medidos en sus elementos sólidos, no deberán superar los valores del índice de percepción vibratoria K expuestos a continuación, medidos en los mismos tramos horarios que los indicados para el ruido:

Uso	Día	Noche
Residencial	2	1,4
Oficinas	4	4
Comercial	8	8
Sanitario	1	1

En caso de adoptarse medidas de protección contra el ruido y las vibraciones, éstas 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.

Con objeto de verificar el modelo acústico y el estudio de vibraciones aplicados por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, 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 establecidos en esta condición. En cualquier caso, del desarrollo del programa de vigilancia ambiental se remitirá informe relativo a estos puntos.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras propuestas o realizadas.

7. Medidas de protección del patrimonio cultural:

7.1 En coordinación con la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León, se realizará una prospección arqueológica y paleontológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y se aplicarán las medidas correctoras y demás actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, paleontológico y arquitectónico.

7.2 Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

7.3 En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención al entorno de los puntos kilométricos 324+000 al norte de Pina de Campos y en el punto kilométrico 330+000 en las afueras de Frómista, en relación con la proximidad de yacimientos inventariados. También se observarán las posibles afecciones en el entorno de los puntos kilométricos 360+000 a 361+250 en donde se ubican yacimientos sin delimitar en las fichas de inventario, y que se localizan a distancia escasa del área de trabajo.

8. Vías pecuarias: El proyecto de construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias afectadas:

- Colada del camino ancho, al sur de Husillos.
- Colada de Serranos.
- Colada de Carrevacas.
- Colada de Cuesta de Pedro de Velasco.
- Colada del camino de Espinosa de Villagonzalo.
- Colada de Villadiezma.
- Colada de la ladera del Cercau.

Dicha reposición, con base en la Ley 3/95 de vías pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de la Junta de Castilla y León garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquél.

9. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes:

9.1 Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

9.2 La reposición de las infraestructuras de riego y caminos rurales, y cuantos puedan sufrir algún tipo de alteración durante las fases de construcción o de explotación, 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. La pendiente de los caminos, accesos o pasos elevados no deberá superar el valor del 7 por 100.

10. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares:

10.1 El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, caminos de obra e

instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos, zonas de interés arqueológico, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico.

10.2 El emplazamiento final de los vertederos e instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. El estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilidades de reutilización de esos sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos. Dicho estudio será remitido a la Consejería de Calidad Ambiental de la Junta de Castilla y León quien determinará su aceptación o en su caso propondrá mediante informe motivado las variaciones o ajustes que pudieran convenir.

10.3 Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

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

11. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra:

11.1 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 ríos y cauces menores, 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.

11.2 Se deberá prestar especial atención a las zonas próximas a cursos de agua en especial los puntos kilométricos 301+000 a 302+000, 303+000, 310+000 (río Carrión), 323+500 a 324+00 (río Ucieza), 347+500 (río Valdavia) 348+200, 355+500 (río Boedo), 361+00 (río Valdarga) y 366+700 (río Pisuerga).

11.3 El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de implicaciones paisajísticas y la disponibilidad de tierra vegetal

11.4 Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. No se emplearán especies exóticas en ningún caso. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

11.5 Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes, tanto en desmonte como en terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos. En cualquier caso se deberá asegurar la estabilidad de taludes y su integración paisajística.

11.6 En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

11.7 Se observará especialmente los cruces del Canal de Castilla y Camino de Santiago en el entorno de Frómista, en donde la vía antigua que quedaría fuera de servicio deberá ser levantada y restaurada en el ámbito del Canal de Castilla. Entre los puntos kilométricos 366+000 y 367+000 nuevamente se tendrá especial atención con las posibles afecciones al canal de Castilla. En general. Todos los tramos de la línea antigua que vayan a ser abandonados deberán ser restaurados antes de la finalización de la obra, retirando el material sobrante e inservible.

11.8 Sin perjuicio de lo establecido al respecto en el epígrafe 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

11.9 Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía.

Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

12. Protección de elementos de la Red Natura 2000.

12.1 Del resultado del estudio de impacto ambiental no se reconoce una afección significativa sobre ninguno de los elementos de la Red Natura 2000 que se localizan en el entorno del área de proyecto. La alternativa elegida, no obstante, se ubica próxima a los siguientes elementos:

- a) LIC ES 4140077 «Riberas de las subcuencas del río Carrión».
- b) LIC ES 0000201 «Camino de Santiago». Señalado como ZEPA.
- c) LIC ES4140080 «Canal de Castilla».

12.2 El proyecto de construcción y la ejecución propiamente dicha tendrá en cuenta tanto lo señalado en el estudio de impacto ambiental en relación con las precauciones que deberán observarse así como lo señalado en la presente Declaración de Impacto Ambiental, en especial en lo relativo a formaciones ligadas a cursos de agua y a la ubicación de pantallas antirruído en las proximidades de la ZEPA señalada. En las zonas de cruce de la alternativa seleccionada con Lugares de Importancia Comunitaria, estas precauciones deberán observarse escrupulosamente, siendo objeto de mayor interés en el plan de seguimiento y vigilancia.

12.3 En las zonas donde se da un solape o cruce entre alternativa y elemento de la Red Natura también se observarán las citadas precauciones toda vez que la mala gestión de la ejecución en relación con estos criterios pudiera afectar a estos lugares.

12.4 Por otra parte se localiza la IBA 028 «Humada-Peña Amaya». Si bien no se da un solape entre la alternativa y el lugar, se tendrá en cuenta lo señalado en general para la protección de elementos de la Red Natura 2000.

13. Seguimiento y vigilancia: El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa 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.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbrales críticos para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

La Dirección General de Ferrocarriles, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

- a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas y correctoras y compensatorias exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Cuando el desarrollo de las obras se aproxime a los puntos kilométricos especialmente señalados en la presente declaración, así como en los momentos en que se vaya a actuar en el entorno de los elementos de la Red Natura 2000, y para todas las referencias expresas que se han efectuado en la presente Declaración en relación con el programa de seguimiento y vigilancia.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas y correctoras realmente ejecutadas, exigidas en la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, que acreditará su contenido y conclusiones.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrá recabar de la Dirección General de Ferrocarriles información complementaria referida solo a aspectos ambientales en las fases de ejecución y explotación, en el ámbito del programa de seguimiento y vigilancia.

14. Documentación adicional: La Dirección General de Ferrocarriles remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones.

15. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras: Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa seleccionada, desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma 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, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 25 de febrero de 2003.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	-
Confederación Hidrográfica del Duero	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla y León	-
Subdelegación del Gobierno en Palencia	X
Instituto Tecnológico y Geominero de España	-
Secretaría General de la Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Desarrollo Rural. Junta de Castilla y León. Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural. Junta de Castilla y León	X
Secretaría General de la Consejería de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León	-
Servicio Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio	X
Diputación Provincial de Palencia	X
Unidad Técnica de Medio Ambiente. Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León	-
Ayuntamiento de Palencia	-
Ayuntamiento de Monzón de Campos	-
Ayuntamiento de Amusco	-
Ayuntamiento de Tamara	-
Ayuntamiento de Piña de Campos	-
Ayuntamiento de Frómista	-
Ayuntamiento de Marcilla de Campos	-
Ayuntamiento de Osorno	-
Ayuntamiento de Espinosa de Villagonzalo	X
Ayuntamiento de Santa Cruz de Boedo	-
Ayuntamiento de Herrera de Pisuerga	-
Ayuntamiento de Halar del Rey	-
Ayuntamiento de Husillos	X
Ayuntamiento de Ribas de Campos	-
Ayuntamiento de Villaprovedo	-
Ayuntamiento de San Cristóbal de Boedo	-
Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y letras de la Universidad de Valladolid	X
Facultad de Ciencias. Universidad de Valladolid	-
ADENA	-
AEDENAT	-
CODA	-
FAT	-
SEO	X
Federación ecologista de Castilla y León	-
Colectivo ecologista palentino (CEPA)	-

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Duero estima necesario que el estudio de impacto ambiental analice las redes de drenaje y escorrentía, su tipo y distribución, elabore un catálogo de elementos del dominio público hidráulico e incorpore un estudio hidrológico-hidráulico completo para evaluar la dinámica de caudales. Solicita un análisis de calidad de aguas, que en las aguas subterráneas se considere la vulnerabilidad de los terrenos frente a la entrada de contaminantes, carga y descarga de acuíferos, e incorporar finalmente un inventario de manantiales, fuentes, surgencias, etcétera.

Por otra parte sugiere como medidas correctoras, no interceptar el nivel freático, minimizar la interferencia con los flujos de aguas subterráneas, mantener el régimen de recarga de acuíferos, evitar vertidos al dominio público y evitar la sobre elevación del nivel de agua a partir de las obras de paso.

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León considera necesario valorar el proyecto de autovía entre Palencia y Aguilar de Campoo, para estimar afecciones sinérgicas y acumulativas. En cuanto al proyecto de ferrocarril señala que las alternativas 2 y 3 atraviesan el río Carrión cerca de Husillos, enclave de importancia para algunas ardeidas. En la terminación de la obra en el entorno de Alar del Rey existe una importante masa forestal de quercíneas lo que se debería considerar pensando en la continuidad de la línea hacia el norte.

La Delegación Territorial en Palencia estima necesario dedicar especial atención a los espacios naturales de la Charca de Ontanilla, Laguna de Ucieza y Charca de Valchivita. Enumera montes y Vías Pecuarias que pueden verse afectados por los distintos trazados, así como Cotos y especies de caza, estableciendo calendario adecuado para atender sus requerimientos. Señala la existencias de un paso muy querencioso para el jabalí por encima de San Cristóbal de Boedo.

La Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León considera que el proyecto debe mantener la permeabilidad de la estructura para posibilitar comunicación de infraestructuras rurales y sugiere como más favorable la alternativa apoyada en la línea actual.

La Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural señala los bienes de interés cultural que pudieran verse afectados; por su parte el Servicio Territorial de Cultura adjunta un listado de yacimientos arqueológicos situados en el entorno de la alternativa señalada y conmina a la realización de una prospección previa de todas las alternativas señaladas.

La Diputación de Palencia opta por la alternativa 1, pero propone que se estudie aspectos del medio natural que no se han evaluado en la fase de memoria resumen.

El Ayuntamiento de Husillos considera la alternativa 1 como la más favorable. Solicita un adecuado sistema de pasos por debajo de la vía.

El Ayuntamiento de Espinosa opta igualmente por la alternativa 1.

El Departamento de Geografía de la Universidad de Valladolid señala que la alternativa 1 resulta la más aconsejable. Las otras alternativas podrían generar impactos graves en terrenos de regadíos de alta productividad y enumera los lugares que podrían resultar más afectados. Enumera asimismo lugares en los que cabría identificar afectos acumulativos con la autovía Palencia-Aguilar de Campoo.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO) indica que le tramo entre Amusco y Osorno afectaría a la IBA 43, llamada «Carrión-Frómista», de interés para esteparias y otras aves. Considera que las alternativas próximas al río Carrión y al Pisuerga podrían afectar a la banda de ribera y su vegetación asociada y podrían alterar la calidad de las aguas. Además propone que el estudio de impacto ambiental deberá contar con adecuadas medidas correctoras, evitar al máximo la pérdida o alteración de hábitats naturales y de las especies, establecer y financiar un programa de hábitats de interés afectado.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

El estudio informativo trata de definir las alternativas de trazado a desarrollar entre Palencia y Alar del Rey para elevar la velocidad de circulación y reducir tiempos de viaje, consiguiendo complementariamente el adecuado desarrollo urbanístico de las poblaciones cercanas a la traza, mejorar el número de circulaciones y mejorar las condiciones de seguridad en la explotación eliminando los pasos a nivel del trayecto.

El trazado discurre en su totalidad en la provincia de Palencia, interesando a los municipios de Palencia, Monzón de Campos, Ribas de Campos, Amusco, Piña de Campos, Frómista, Marcilla de Campos, Osorno La Mayor, Espinosa de Villagonzalo, Villaprovedo, Santa Cruz de Boedo, San Cristóbal de Boedo Herrera de Pisuerga y Alar del Rey.

La línea tiene 75 Km. de vía sencilla electrificada con catenaria RENFE sin compensar.

En la primera fase del estudio se analizaron ocho alternativa que fueron reducidas a la consideración de las tres más favorables en la Fase B.

La alternativa 1 considera 220 Km/h como velocidad de proyecto y sigue un trazado sensiblemente paralelo al trazado actual, si bien en algunos puntos se aleja de dicho trazado en variante para recuperar posteriormente la traza inicial.

La alternativa 2 permite aumentar la velocidad hasta 250 Km/h. Si bien no mantiene tanto el paralelismo con la traza actual su aproximación al mismo es significativa. En algunos tramos no obstante la desviación respecto a la traza es patente para poder acceder a tramos curvos en las que asegurar la velocidad de proyecto.

El eje de estas alternativas está retranqueado 2,25 m respecto al eje de la vía actual en las zonas en que el trazado proyectado coincide con el actual para conseguir un entreeje de 4,50 m.

La alternativa 3 se diseña como variante total de trazado, es decir sin mantener la línea actual ni utilizar ninguno de sus tramos. La velocidad en este tramo será de 350 Km/h. La vía actual se mantiene en su mismo estado, dejándose prevista para un determinado tipo de circulaciones y siendo por lo tanto infraestructuras independientes.

Características geométricas del trazado en planta:

Alternativa	P.K. inicial	P.K. final	Longitud — Metros	R. mínimo — Metros	Longitud en R. mínimo — Metros
1	299+820	375+095	75.275,181	2.700	150,764
2	299+820	374+676	74.856,149	2.700	232,832
3	299+820	373+648	73.828,383	2.700	1.606,364

La alternativa seleccionada es la señalada con el número 2, es decir, la que permite aumentar la velocidad hasta 250 Km/h.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental refiere la situación del medio donde se inserta la actuación identificando y describiendo mediante un inventario ambiental la situación anterior a proyecto, según sus componentes climáticos, geológicos, identificación de especies de fauna y flora y comunidades vegetales, análisis del paisaje, características socioeconómicas, vías pecuarias, espacios naturales, patrimonio cultural y estimación de la situación socioeconómica del ámbito de proyecto.

De dicha información el estudio destaca, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental los siguientes:

Desde el punto de vista climático existen variaciones interanuales de notable interés, debiendo destacarse en todo caso los periodos de heladas y la escasez de precipitación estival, aspectos que pueden condicionar las labores de revegetación que puedan acometerse.

La geología del lugar no presenta aspectos a destacar. Existen discordancias entre material terciario en Tierra de Campos y entre materiales cuaternarios y terciarios en general.

Hidrologicamente la zona de proyecto se ubica dentro del sistema acuífero número 8 o Terciario Detrítico central de la Cuenca del Duero. Los depósitos cuaternarios están funcionando como acuíferos colgados en el caso de terrazas o bien están relacionados con los cauces de ríos y arroyos, efectuándose la recarga mediante la infiltración por agua de lluvia, y proporcionando volúmenes de agua poco importantes. Pero los depósitos terciarios se recargan por aportaciones laterales desde las formaciones de borde de la cuenca y por infiltración directa de la precipitación a través de acuíferos superficiales suprayacentes y la descarga a través de sondeos, posos y drenajes a cauces importantes.

La vegetación existente presenta como aspectos más destacados las formaciones de ribera, si bien estas se manifiestan normalmente en franjas excesivamente estrechas, al haber ido cediendo su espacio a campos de cultivo, incluso a cultivos de chopos.

Las especies de interés asociadas al río son la trucha, y lamprehuela, señaladas como vulnerables en el Libro Rojo de los vertebrados así como boga de río y bermejuela incluidas en el anexo II de las Directiva 92/43/CEE. En la zona se identifican varios anfibios y reptiles incluidos igualmente en el anexo II de la Directiva 92/43/CEE.

En cuanto a aves resultan especialmente relevantes los datos proporcionados relativos a presencia de esteparias, principalmente avutarda, ganga ortega y ganga ibérica y una interesante lista de especies incluidas en el anexo I de la Directiva 79/409/CEE.

Por lo que respecta a mamíferos es interesante destacar la presencia de algunas especies de murciélagos, nutria, y fauna cinegética.

Las IBA que se localizan en un entorno amplio se ubican a suficiente distancia del área de traza, cuyas características no responden a los estándares de calidad ecológica que caracteriza las IBA.

El análisis del paisaje ha resultado incompleto, si bien la realidad paisajística del ámbito de proyecto permite asumirlo por las características tanto del lugar como de la ubicación de la obra, salvando como se señala en esta declaración de Impacto Ambiental las áreas próximas a los cursos de agua y aquellas otras en las que la traza no sigue la línea existente y se ubica en el entorno de áreas de matorral subestépico.

Se han identificado vías pecuarias, cuya consideración y garantías para su protección se han desarrollado en el epígrafe 8 de esta Declaración de Impacto Ambiental.

En la traza de la alternativa seleccionada se identifican solapes o aproximaciones a determinados espacios naturales protegidos, concretamente el LIC 4140082 llamado «Riberas de la Subcuenca del río Carrión», LIC ES0000201 llamado Camino de Santiago y que a su vez es ZEPa, LIC ES4140080 llamado Canal de Castilla, para cuyas actuaciones se establecen criterios de trabajo y límites para las actuaciones. Además en el ámbito del estudio de impacto ambiental se han considerado otros espacios. La relación completa de espacios identificados es la siguiente:

a) ZEPa.

Código	Nombre
ES4140036	La Nava-Campos Norte.
ES0000216	La Nava-Campos Sur.
ES0000205	Lagunas del Canal de Castilla.
ES0000201	Camino de Santiago.

b) LIC

Código	Nombre
ES4140080	Canal de Castilla.
ES4140027	Covalagua.
ES4140036	La Nava-Campos Norte.
ES0000216	La Nava-Campos Sur.
ES0000205	Lagunas del Canal de Castilla.
ES0000201	Camino de Santiago.
ES4140026	Las Tuerces.
ES4140082	Riberas de la Subcuenca del río Carrión.

Además se destaca la zona «Humada-Peña Amaya» y la zona «Carrión-Frómista» como de interés para las aves. Incluye asimismo una relación de cotos de pesca de salmonidos y una relación de montes gestionados por el Servicio Territorial de Medio Ambiente en Palencia.

El capítulo relativo a Patrimonio Cultural recoge la relación de yacimientos arqueológicos, Bienes inmuebles de interés histórico y caminos de interés histórico.

Se han analizado los impactos característicos significativos de las diferentes alternativas atendiendo al medio atmosférico, principalmente las relativas a evaluación de la contaminación acústica. Se estiman posibles alteraciones sobre la calidad de las aguas y tal como se explica en el párrafo siguiente se proponen obras de drenaje adecuado para minimizar afecciones posibles de carácter negativo.

La vegetación de interés ecológico que puede quedar afectada se refiere principalmente a formaciones de ribera y en menor medida a manchas de matorral y vegetación ruderal colonizadora de bordes y lindes.

En la fase de construcción la mayor afección para la fauna se identifica en el área de interés para las aves «Carrión-Frómista» y en el LIC/ZEPa «Camino de Santiago» e igualmente podrá verse afectada la ictiofauna de los ríos Valdivia, Beodo y Pisuerga. Sin embargo en la fase de explotación se complica la situación por el efecto barrera de fuerte significación que ejerce la infraestructura lineal, resultando especialmente afectadas las poblaciones de lobo, corzo y jabalí principalmente. El autor del estudio de impacto ambiental prevé que el impacto que origine la línea eléctrica, aun siendo de alta tensión resulta poco significativo.

Identifica los servicios afectados por la obra y determina la calificación urbanística del suelo por donde transcurre la traza de la alternativa seleccionada.

Por último relaciona las posibles afecciones que pueden determinarse respecto a la población humana, con la presencia de vías pecuarias y la significación sobre los espacios naturales protegidos y patrimonio cultural.

El estudio de impacto ambiental incluye, como medidas mitigadoras de impactos, las siguientes:

a) Sustitución, modificación o creación de drenajes. Señala la adopción de medidas preventivas contra la erosión y la socavación, si bien no las detalla.

b) Instalación de balsas de decantación en las zonas de instalación de obra, y contempla la posibilidad de ubicar barreras de retención de sedimentos en los casos en que se requiera para garantizar la calidad de las aguas.

c) Acopio de tierra vegetal en montones de 1,50 m.

d) Mantenimiento de maquinaria con las precauciones necesarias para evitar cualquier tipo de contaminación

e) Plantación de un estrato arbóreo en la linde de la línea en el ámbito de influencia del área «Carrión-Frómista». Ubicación de pasos de fauna para minimizar la fragmentación.

f) Seguimiento y vigilancia de los movimientos de tierra, comprobaciones arqueológicas y exclusión de movimientos de tierra que pudieran alterar algún elemento del patrimonio histórico-artístico. Prospección intensiva en una banda de 400 metros. Valoración de los yacimientos detectados.

g) Plantaciones, siembras e hidrosiembras adecuadas y con especies apropiadas, en terrenos afectados, en taludes y en lindes de parte de la nueva línea.

h) Restauración de áreas vertedero y préstamo.

i) Reposición de vías de comunicación afectadas, y en general de todo tipo de servicios afectados

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental.

El estudio de impacto ambiental concluye proponiendo la alternativa 2.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 62 escritos de alegaciones, de los que sólo dos corresponden a alegantes privados y el resto corresponden a alegantes públicos. De ellos, una gran parte presenta un contenido similar pudiendo agruparse varios de ellos en razón de su contenido e identificando, como síntesis, 23 escritos de alegaciones con contenido francamente diferenciado. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento señala que el trazado del ferrocarril coincide en parte con el previsto para la carretera de gran capacidad Palencia-Aguilar, sugiriendo exista la oportuna coordinación para el desarrollo de ambos proyectos.

Dirección General de Calidad Ambiental de la Junta de Castilla y León. En rigor no resultan alegaciones sino información más propia de la fase de consultas previas ya que señalan aspectos importantes relativos a residuos y vertidos a tener en cuenta en el estudio de impacto ambiental.

La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Junta de Castilla y León manifiesta que la alternativa seleccionada no es la mejor desde el punto de vista de alta velocidad por no poder asumir la velocidad de 350 Km/h mientras que la alternativa 3 sí responde a ese condicionante. El mismo criterio recoge la Consejería de Presidencia y Administración Territorial de la Junta de Castilla y León.

La Confederación Hidrográfica del Duero presentó un escrito similar al enviado en el periodo de consultas establecido en el artículo 13 del Real Decreto 1131/1989.

RENFE sugiere mejoras de índole técnica y de gestión comercial de la nueva línea y propone medidas correctoras ya consideradas en el Estudio de impacto ambiental o supletoriamente en esta declaración.

El Gestor de Infraestructuras Ferroviarias propone el compromiso entre la menor afección posible y el óptimo rendimiento del trazado.

El Ayuntamiento de Palencia solicita al Ministerio de Fomento que defina con claridad los planes de alta velocidad para Palencia, planteando la velocidad de 350 Km/h. Como ya ha quedado claro en el texto de esta declaración, este proyecto está diseñado para velocidades máximas de 250 Km/h.

El Ayuntamiento de Husillos se opone a la alternativa 3 y sugiere sistemas de comunicación entre márgenes de la alta velocidad.

Los Ayuntamientos de Monzón de Campos, Ribas de Campos, Marcilla de Campos, Osorno la Mayor, Espinosa de Villagonzalo y Amusco solicitan se asegure la permeabilidad de la zona mediante pasos transversales y condiciones de drenaje y otras expuestas ya por otros alegantes. Señala carencias informativas por ausencia de planos. El Ayuntamiento de Monzón de Campos solicita se incluya estación en su término municipal y el de Marcilla exige que no se suprima el apeadero de Espinosa de Villagonzalo. Complementariamente propone normas de protección del medio ambiente en relación con elementos naturales, áreas de vertido, impacto acústico, paisaje y patrimonio cultural. Opta por la alternativa seleccionada y propone atención a los pasos superiores, viaductos, caminos etc, en su término municipal y solicitan asimismo parada del ferrocarril en Monzón de Campos, así como una definición de detalle de las actuaciones que han estimado insuficientemente tratadas en el estudio informativo y estudio de impacto ambiental. Además cada Ayuntamiento propone obras complementarias. Algunos solicitan incrementar la aportación del 1 al 1,5 por 100 del pre-

supuesto de ejecución material para actividades culturales de acuerdo con el artículo 70 de la Ley 30/1992, modificada por la Ley 4/1999.

El Ayuntamiento de Frómista opta por la alternativa 1 señalando que las otras perjudican el desarrollo agrícola en su término municipal. Solicita en su ámbito la ubicación al menos de seis pasos que faciliten movimientos de vehículos de grandes dimensiones así como pasos para fauna. El documento del Ayuntamiento no está completo.

El Ayuntamiento de Herrera de Pisuerga opta por la solución seleccionada pero recuerda que los pasos inferiores y superiores deberán adecuarse a las dimensiones de la maquinaria agrícola. Propone la reconstrucción de las infraestructuras hidráulicas de manera que se planteen teniendo en cuenta las posibles avenidas del río Pisuerga, solicitando como cabecera de comarca una estación en su localidad.

Finalmente solicitan la detracción de 1,50 por 100 del presupuesto que afecte a su término municipal para incrementar la conservación y protección del patrimonio Histórico español.

El Ayuntamiento de Alar del Rey opta por la solución que suponga mayor velocidad y solicita parada en su localidad.

La sociedad deportiva y cinegética OLE de Frómista también se inclina por la opción 1 al considerar que es menos perjudicial para la fauna. En la misma línea se manifiesta un particular.

Don José Antonio Cavia expresa su oposición a la alternativa 2, optando por la solución 1 ya que de otra manera la explotación Sociedad Anónima del Ucieza no podría técnicamente continuar con la explotación actual.

5633

RESOLUCIÓN de 27 de febrero de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Variante de Miranda de Ebro. Carretera N-I de Madrid a Irún, p.k. 313,6 al 321,4», de la Dirección General de Carreteras.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 23 de febrero de 2000, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo «Variante de Miranda de Ebro. Carretera N-I de Madrid a Irún, p.k. 313,6 al 321,4», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre el previsible impacto ambiental del estudio informativo.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 13 de noviembre de 2000 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 9 de febrero de 2002.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, de fechas 2 de julio de 2002 y 11 de octubre de 2002, la Dirección General de Carreteras, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV es resumen del resultado del trámite de información pública.