

esta provocaría, a su juicio, sobre el medio ambiente y los usos industriales y portuarios del entorno del proyecto.

Además informa de la afección sobre la operatividad del puerto de Cádiz, en concreto sobre el funcionamiento de la mayor de las grúas del mismo. Por ello solicitan se retransiera el apoyo del puente hacia tierra, hasta asegurarse de que las grúas no tropiecen con él.

Asimismo, expone las razones por las que consideran que la operatividad de la «Planta Offshore» podría verse comprometida, expresando la conveniencia de asegurar dicha operatividad.

Alegación N.º 5, presentada por la Asociación de Vecinos de Matagorda alega que tanto durante la fase de explotación como de construcción la proximidad del nuevo acceso a la barriada provocará unos niveles de contaminación atmosférica y acústica y tráfico de pesados que considera inaceptables.

Así, proponen se cancele la ejecución del proyecto estudiado, y si esto no fuera posible, solicitan se contemple un acceso al puente desde la barriada.

Alegaciones N.º 6 y N.º 7, presentadas por la «Agrupación de Electores Ciudadanos» y «Ecologistas y Solidaridad» presentan las siguientes alegaciones al estudio de impacto ambiental:

El trazado seleccionado produce una grave afección sobre el Puerto del Bajo de las Cabeuelas y sobre el Polígono industrial de río San Pedro.

El trazado no ha tenido en cuenta el planeamiento previsto para la zona industrial de próxima ejecución en los terrenos del astillero de Puerto Real y la zona portuaria del Bajo de las Cabeuelas.

Tampoco ha tenido en cuenta la reserva de suelo para el nuevo acceso en los PGOU de Cádiz y Puerto Real.

Se produce una ocupación de la Cañada de Puerto Real - Matagorda.

El trazado corta el Caño Cortadura, por lo que sugiere se disponga de un paso elevado sobre el mismo, para permitir una mayor permeabilidad de las aguas del río San Pedro y el Parque Natural de la Bahía de Cádiz.

El anteproyecto no contempla la instalación de pantallas acústicas.

La zona podría sufrir contaminación por monóxido de carbono, anhídrido sulfuroso, y otros gases debido al aumento del tráfico rodado.

La colocación de los soportes del viaducto podría afectar a la dinámica litoral.

El trazado incrementa la impermeabilidad de personas y animales.

El puente supondría una pantalla visual frente al núcleo residencial de río San Pedro.

Por último, opinan que la opción ambientalmente más viable sería fomentar el uso del transporte público.

Alegación N.º 8, presentada por la entidad mercantil «Vicente Alonso, S.L.» considera inviable el trazado propuesto en el anteproyecto, debido fundamentalmente a la invasión del Polígono Industrial y Comercial de río San Pedro, a las molestias provocadas por la circulación de vehículos pesados y otras actividades relacionadas con la obra y al incumplimiento del Plan Modal de Transporte de la Bahía de Cádiz.

Debido a estas razones propone dos alternativas al trazado de la autovía sobre el Polígono Industrial de río San Pedro. También adjunta plano explicativo. Las alternativas propuestas son:

Alternativa 1: arranca desde el estribo del puente en el Bajo de la Cabeuela, desciende paralelo a las orillas del río San Pedro hasta las proximidades del Caño de la Cortadura, cruzándolo hasta llegar al nudo de Puerto Real.

Alternativa 2: sigue el trazado propuesto en el anteproyecto hasta llegar a la altura de los terrenos propiedad de «Dragados y Construcciones» y «Astilleros Españoles», realizando un giro antes de entrar en el polígono anteriormente mencionado, discurriendo por el límite de éste y de las dos entidades mencionadas, hasta buscar la conexión con la CA-343, en el nudo.

Las dos alternativas propuestas por el alegante mejoran, a su juicio, las repercusiones ambientales del trazado propuesto. La primera de ellas evita que se afecten los terrenos donde radica la Escuela Universitaria de «P de EGB». La segunda, la considera más económica, al ser de recorrido inferior, además de respetar los terrenos propiedad de «Dragados y Construcciones» y «Astilleros Españoles».

6348

RESOLUCIÓN de 5 de marzo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Proyecto de mejora de la línea Medina del Campo-A Coruña. Tramo: Medina-Zamora-Puebla de Sanabria», 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 «Mejora de la Línea Medina del Campo-A Coruña. Tramo: Medina-Zamora-Puebla de Sanabria», se encuentra comprendido en el apartado b del grupo 6 (proyectos de infraestructuras) 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 31 de mayo 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 y, posteriormente, con fecha 28 de julio de 2000, remitió una adenda a dicha memoria resumen en la que se recogía la prolongación de la actuación hasta Lubián.

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 2 de marzo de 2001, 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 n.º 186, de fecha 10 de abril de 2001.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 30 de enero 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.

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 del proyecto «Mejora de la Línea Medina del Campo-A Coruña. Tramo Medina-Zamora-Puebla de Sanabria-Lubián».

Declaración de impacto ambiental

La actuación objeto de esta declaración de impacto ambiental (DIA) se concibe como el primer tramo del acceso ferroviario de alta velocidad a Galicia, a través de Medina del Campo-Lubián, de acuerdo con lo establecido en el Plan de Infraestructuras 2000-2007, que persigue la potenciación del servicio ferroviario en el noroeste peninsular, ofreciendo una infraestructura de altas prestaciones, que suponga una alternativa con elevada capacidad para la captación de servicios de viajeros y mercancías.

En la presente declaración de impacto ambiental se contemplan tanto las líneas eléctricas de acometida, como las subestaciones eléctricas.

Los diseños propuestos parten de los siguientes hitos:

Enlace con el nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España (Madrid-Valladolid-Medina).

Servicio a la ciudad de Zamora.

Cuando el trazado y los requerimientos funcionales lo han permitido, ubicación de puestos de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET) en las proximidades de las ciudades importantes del corredor ferroviario.

El proceso metodológico para el desarrollo de alternativas se llevó a cabo en tres fases consecutivas. En una primera fase a escala 1:50.000 se plantearon y evaluaron soluciones globales al trazado, desechándose las alternativas a 220 km/h porque además de no ofrecer las prestaciones requeridas tampoco resolvían los principales problemas medioambientales del territorio (Riberas de Castronuño, Vega de Toro y Sierra de la Culebra).

En una segunda fase a escala 1:25.000 se profundizó en el análisis multicriterio de alternativas a 350 km/h, poniéndose de manifiesto la baja aptitud ambiental de las que pasaban por la Sierra de la Culebra, desechándose éstas conjuntamente con otras por motivos funcionales.

El proceso expuesto dio como resultado el estudio de 4 alternativas que constituyen la fase a escala 1:5.000, y a las que se refiere la presente declaración:

Alternativa AN: 350-Matapozuelos Autovía-Tera Norte Padornelo.

Alternativa AS: 350-Matapozuelos Autovía-Tera Sur Padornelo.

Alternativa CN: 350-Olmedo Centro-Tera Norte Padornelo.

Alternativa CS: 350-Olmedo Centro-Tera Sur Padornelo.

Todas las alternativas aprovechan el actual túnel de Padornelo, son aptas para 350 Km/h y surgen como combinación de dos opciones de trazado en dos tramos distintos.

Primeramente se comparan dos opciones para la unión de Zamora con el nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España Madrid-Valladolid. La primera opción denominada A arranca de Matapozuelos y discurre paralelamente a la futura autovía Tordesillas-Zamora, gana el corredor de la línea actual a la altura de Coreses y entra por él a Zamora. La segunda opción denominada C parte de Olmedo hacia Medina del Campo y al igual que la opción anterior gana el corredor actual a la altura de Coreses por donde entra a Zamora. Ambas opciones evitan las afecciones a los principales espacios naturales existentes en la zona (Tierra de Campiñas, Riberas de Castronuño, Llanuras del Guareña, Tierra del Pan, Lagunas de Villafáfila y Cañones del Río Duero) y tienen repercusiones ambientales similares. El análisis multicriterio realizado se inclina por la opción C, fundamentalmente por criterios económicos y funcionales. Dado que ambas opciones tienen similares repercusiones ambientales se considera, por lo tanto, que es preferible la opción C propuesta por la Dirección General de Ferrocarriles.

La segunda comparación de opciones se realiza en el tramo Zamora-Lubián. Dentro del corredor Tera se busca el valle del Tera de dos formas posibles, o por el norte o por el sur de Puebla de Sanabria. Son las opciones N y S planteadas. La Dirección General de Ferrocarriles después de un análisis multicriterio propone como mejor opción la N. En la elección de la opción N resulta decisivo el coste económico. Sin embargo, la alternativa Norte tiene que ajustar su trazado para evitar las diferentes poblaciones existentes en el valle. Esta opción produce una gran fragmentación del territorio, y además la proximidad de la vía a determinados núcleos de población (Palacios de Sanabria, Castellanos, Triufé, Castro de Sanabria, San Miguel de Lomba y San Martín del Terroso) causa un impacto en el medio humano de gran magnitud (ruidos, vibraciones, etc.). Por ello se considera claramente preferible la opción S.

Por todas las razones comentadas con anterioridad 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 más favorable medioambientalmente es la CS: 350-Olmedo Centro-Tera Sur Padornelo.

En el proyecto de construcción que desarrolle el presente estudio informativo y 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 deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto. La alternativa anterior deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Se ajustará la traza con el fin de minimizar el daño y la ocupación de terreno que albergue recursos naturales y culturales de interés. Este

ajuste se hará de modo coordinado con los condicionantes geotécnicos, de movimiento de tierras y funcionales, seleccionando de modo justificado la solución que permita conseguir la mejor adaptación ambiental sin menoscabar la seguridad de los taludes o cualquier otro requisito técnico. Este ajuste se podrá llevar a cabo en planta o en su perfil longitudinal. Independientemente de los tramos en los que se puedan ver afectados recursos relacionados con espacios naturales, hábitats prioritarios y montes de utilidad pública, este ajuste se llevará a cabo en los tramos que transcurran próximos a las formaciones de vegetación descritas en el apartado 2.6 y en el entorno de los yacimientos arqueológicos relacionados en el apartado 7.

1.2 Teniendo en cuenta las dificultades cartográficas para pasar la delimitación del perímetro de los LICs y ZEPAs, de una escala 1:50.000 (cartografía base en la que se ha realizado la proposición) o de una escala 1:250.000 (cartografía utilizada en el documento de síntesis del estudio de impacto ambiental) a escala 1:1.000 del proyecto básico y constructivo, en aquellos tramos en los que el trazado pase cerca de los límites de estos espacios, se consultará a la Consejería de Medio Ambiente de Castilla y León para concretar la delimitación de su perímetro, y procurar, en la medida de lo posible, la minimización de los impactos más significativos.

1.3 Entre los pp.kk. 18+200-20+100 del subtramo Puebla Sur Padornelo, donde está proyectado el viaducto de Requejo, la traza transcurre por encima de una extensa y bien conservada vegetación de ribera, próxima a una pequeña área recreativa, por lo que el trazado y la ubicación definitiva del viaducto se ajustará al tramo de ribera donde la vegetación esté más degradada, aprovechando la ausencia de cobertura arbórea o, en su defecto, donde la densidad del arbolado sea menor y evitando la afección a dicha área recreativa.

1.4 Se ajustará el trazado con el fin de minimizar la afección a los viñedos incluidos en las denominaciones de origen de Toro y Zamora para lo cual se tendrán en cuenta todos los condicionantes técnicos.

2. Protección y Conservación de los suelos y la vegetación.

2.1 Delimitación del perímetro de obra: 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 los recursos naturales y culturales de interés. 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.

El jalonamiento también se llevará a cabo en el entorno de los siguientes espacios, siempre que el trazado transcurra en sus proximidades:

- espacios naturales, LICs y ZEPAs.
- formaciones de vegetación de ribera, encinar, pinar y melojar.
- hábitats prioritarios.
- yacimientos arqueológicos.
- suelo protegido por el planeamiento urbanístico.
- montes de utilidad pública.
- terrenos ocupados por regadío y viñedo con Denominación de Origen.

2.2 Definición de áreas de exclusión y restricción para la ubicación de vertederos e instalaciones auxiliares: 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, suelo no urbanizable de protección ecológico-forestal, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos, zonas de interés arqueológico, montes de utilidad pública, vías pecuarias, LICs y ZEPAs, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico descritas con detalle en el estudio informativo. Asimismo, se considerarán como áreas de exclusión para vertederos y demás instalaciones auxiliares, distancias inferiores a 300 m respecto a núcleos de población con el fin de evitar molestias por ruido y polvo durante las obras.

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

Asimismo, el proyecto de construcción incluirá en sus documentos contractuales las unidades de obra destinadas a la recuperación del entorno

en la zona de vertederos e instalaciones auxiliares tal y como se define en la condición 9.

2.3 Procedencia de préstamos: Los préstamos procederán preferentemente de explotación activa y en caso contrario, la selección de la localización de préstamos se hará teniendo en cuenta los mismos criterios de exclusión que los anteriormente mencionados para la ubicación de instalaciones auxiliares y vertederos y con las correspondientes autorizaciones de los órganos autonómicos competentes.

2.4 Viario de obra: Al igual que para las condiciones 2.2 y 2.3, el viario de obra debe transcurrir fuera de los ya mencionados recursos con interés. En caso ineludible y previa justificación deberá incluirse la recuperación del entorno afectado tal y como se especifica en la condición 9. 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.

2.5 Reutilización de tierra vegetal: Todo el volumen de tierra vegetal que se extraiga de los movimientos de tierra se recuperará 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 1,5 metros, con objeto de facilitar su aireación y evitar la compactación. 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 si el periodo de acopio superase los tres meses. En el proyecto constructivo se definirán las áreas destinadas al acopio de tierra vegetal.

2.6 Protección de la vegetación: En los cruces de ríos el método constructivo estará condicionado por la preservación de la vegetación de ribera, para lo cual en proyecto básico a escala 1:1.000 se hará un inventario detallado de la misma (especies, estado dasométrico, estado sanitario, etc.). La naturalidad de la vegetación riparia, su estado sanitario, su porte y altura, su consideración como hábitat prioritario o su inclusión dentro de alguna figura de protección, serán factores determinantes para que las pilas y los estribos de las obras de paso se sitúen a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera para garantizar así que no se verá afectado el arbolado en cuestión. La preservación de la vegetación de ribera se considerará al menos en el cruce de los siguientes cauces:

Subtramo Olmedo-Coreses: río Adaja (punto de cruce de referencia en el p.k. 3+800), arroyo del Reguerón (punto de cruce de referencia en el p.k. 41+100), arroyo Pitanza (punto de cruce de referencia en el p.k. 48+900), arroyo del Caño (punto de cruce de referencia en el p.k. 51+900), río Guareña (punto de cruce de referencia en el p.k. 65+150) y río Duero (punto de cruce de referencia en el p.k.72+000).

Subtramo Zamora-Montamarta: río Valderrey (punto de cruce de referencia en el p.k. 2+800).

Subtramo Montamarta-Asturianos: arroyo de Moratones (punto de cruce de referencia en el p.k. 16+500), río Castrón (punto de cruce de referencia en el p.k. 39+900) y embalse de Agavanzal (punto de cruce de referencia en el p.k. 57+200).

Subtramo Asturianos-Tera Sur Padornelo: arroyo Bernal (punto de cruce de referencia en el p.k. 1+000), arroyo Porto (punto de cruce de referencia en el p.k. 2+500), arroyo del Manzanal (punto de cruce de referencia en el p.k. 8+100), arroyo de Cernadilla (punto de cruce de referencia en el p.k. 5+100), embalse de Cernadilla (punto de cruce de referencia en el p.k. 10+200), río Requejo (punto de cruce de referencia en el p.k. 18+800) y arroyo de Tejedelo (punto de cruce de referencia en el p.k. 25+400).

Si del resultado del inventario realizado en proyecto básico se decidiera que por dificultades técnicas y operativas no fuera necesario preservar la vegetación por el escaso interés de ésta, en todo caso se procederá a llevar a cabo las medidas de revegetación a las que se hace referencia en la condición 9.

Además, la afección se minimizará en la medida que lo permitan los restantes condicionantes del trazado, en el entorno de las siguientes formaciones de vegetación:

Subtramo Olmedo-Coreses: entre los pp.kk. 4+000-10+000 y en el p.k. 12+800, la traza pasa por áreas de pinar mediterráneo, prácticamente a nivel, lo cual se deberá tener en cuenta para minimizar la afección y en caso necesario, proceder a revegetar el entorno con especies de esta formación.

Subtramo Montamarta-Asturianos: entre los pp.kk. 8+000-11+000 (en desmonte 2-22 m) y 23+500-29+000, se afecta a áreas de encinar, por lo que se deberá ajustar el trazado, de manera que la afección sobre la vegetación sea la mínima posible. Entre los pp.kk. 32+500-33+300, 35+500-36+200 (en desmonte de 3-26 m), 39+800-40+300 (en terraplén de

3-8 m), 46+700-50+600 (desmonte 1-10 m) y 53+000-62+000 (desmonte y algún terraplén de entre 2-16 m), la traza transcurre por extensas áreas de melojar, por lo que se propone se modifique el trazado de manera que se evite al máximo la afección sobre la vegetación. Entre los pp.kk. 63+800-64+200, 66+200-66+700, 67+800-69+800 (en pequeños terraplenes y desmontes), 70+300-71+200 (en terraplenes de 2-12 m de altura), 74+700-76+700 y 80+000-80+500, la traza vuelve a transcurrir por numerosas áreas de melojar, por lo que se procurará modificar el trazado para minimizar la ocupación siempre que lo permitan los restantes condicionantes del trazado.

Subtramo Asturianos-Tera Sur Padornelo: a lo largo de los pp.kk. 1+300-2+200, 6+300, 7+500-8+000, 9+500-10+000 y 14+600-15+900 esta alternativa transcurre en desmonte por zonas de melojar, por lo que se deberá ajustar el trazado para minimizar la afección.

2.7 Protección hábitats prioritarios: Dado que en el estudio informativo no se menciona nada relativo a hábitats prioritarios ni comunitarios a los que hace referencia el Real Decreto (R.D.) 1997/1995 de 7 de diciembre, y su modificación mediante R.D. 1193/1998, de 12 de junio, por el que se traspone la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestre, el promotor contactará con las Delegaciones Territoriales de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León para obtener dicha información y recabar su criterio. Durante la fase de redacción del proyecto básico, se tendrá en consideración la anterior información para la fijación del trazado.

2.8 Protección montes de utilidad pública: Cuando el trazado afecte montes e utilidad pública se procurará:

Minimizar la ocupación.

Derribar el menor número de árboles posibles.

En el caso del monte El Carbizo (monte n.º 29) en el término municipal de Moreruela de Tábara y en coordinación con el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora, se seleccionarán aquellas especies más valiosas y se procederá a su traslado a otros lugares idóneos.

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 durante la fase de obra, se establecerán, si es posible en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Duero de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

3.1 A pesar de que el estudio informativo no contempla rectificaciones ni canalizaciones de los cursos naturales de agua interceptados, en el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción, con objeto de no afectar significativamente a los mismos, se evitará la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

3.2 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, preservando así la zona de servidumbre establecida en el Texto Refundido de la Ley de Aguas, Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2.

3.3 En el caso de justificarse la construcción de ataguías o cualquier otro sistema de desvío de las aguas para llevar a cabo las obras de viaductos, se evitará que queden pozas aisladas con ejemplares piscícolas por el riesgo de mortalidad de los mismos, debiéndose aplicar, en ese caso, sistemas que permitan la recuperación de los ejemplares afectados.

3.4 Durante las obras, 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, 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.

Los ríos y túneles en los que se colocará algún sistema de prevención de la contaminación de aguas durante las obras, serán:

Subtramo Olmedo-Coreses: Adaja (p.k. 3+800), Zapardiel (p.k. 16+750), La Golosa (p.k. 22+200), La Dehesa (p.k. 26+300), Trabancos (p.k. 41+100), Pitanza (p.k. 48+900), Puente o Castronuño (p.k. 51+900), Guareña (p.k. 65+150), Duero (p.k. 71+800 y 72+300) y Bebederos (p.k. 81+900).

Subtramo Coreses-Zamora: Valderaduey (p.k. 5+900).

Subtramo Montamarta-Asturianos: Embalse de Ricobayo (p.k. 11+150), viaducto de Misleo (p.k. 16+100), Castrón (p.k. 39+900), viaducto de Agavanzal (pp.kk. 57+150 y 57+800) y viaducto de Mombuey (p.k. 66+250).

Subtramo Asturianos-Tera Sur Padornelo: viaducto de Asturianos (pp.kk. 0+850 y 1+150), viaducto de Palacios (pp.kk. 2+400 y 2+700), viaducto de Otero de Sanabria (pp.kk. 8+000 y 8+200), viaducto de Puebla Este (p.k. 9+700), viaducto de Puebla Oeste (pp.kk.12+200 y 12+800), via-

ducto de Requejo (pp.kk. 18+150 y 20+150) y viaducto de los Pedregales (pp.kk. 25+250 y 26+100).

3.5 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 en aquellos casos en los que se crucen las riberas de la subcuenca del río Adaja, río Duero, subcuenca del río Esla y, subcuenca del río Tera (todos ellos LICs) estarán 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.

3.6 El proyecto de construcción deberá analizar la posible afección a pozos existentes, tanto en lo relativo a la cantidad como con la calidad de los recursos hídricos, estableciendo en su caso, las oportunas disposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

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 Medidas de corrección del efecto barrera para anfibios y reptiles: en fase de redacción de proyecto básico y constructivo, la información contenida en el estudio de impacto ambiental será la base a partir de la cual, y complementando la misma, se llevará a cabo la localización de puntos bajos encharcables temporalmente que puedan albergar una determinada población de anfibios y reptiles con el fin de adecuar el entorno de las obras de drenaje y canalizar, a través de ellas, el flujo de estas especies a un lado y otro de la vía. Para ello, se dispondrá un sistema basado en malla de plástico o similar que impida el acceso de los anfibios a la plataforma y los dirija hacia la obra de drenaje más próxima. Además las salidas de los drenajes se protegerán contra la erosión mediante soleras. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas. En cuanto a los sifones y arquetas, se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán sus paredes para permitir el escape de los anfibios y reptiles. El entorno de esta obra se revegetará de acuerdo con lo especificado en la condición 9.

4.2 Medidas de protección de fauna icónica: los trabajos de construcción de viaductos respetarán los periodos de freza en los pasos de los cauces más importantes como son el Adaja, Duero, Esla, Tera y Valderaduey por lo que no se llevará a cabo ningún desvío de los mismos entre diciembre y marzo, ambos inclusive. Además se evitará que queden pozas aisladas con ejemplares piscícolas por el riesgo de mortalidad, tal y como se menciona en la condición 3.3.

4.3 Medidas de protección de aves: teniendo en cuenta las dificultades cartográficas para pasar la delimitación del perímetro de las ZEPAs existentes en el ámbito de estudio, a la escala 1.1.000 del proyecto básico y constructivo, se consultará a la Consejería de Medio Ambiente de Castilla y León la necesidad de proceder a limitar el perímetro de obra en los tramos en los que la traza definitiva transcurre a menos de 500 m del perímetro de las ZEPAs de Tierra de Campiñas y Riberas de Castronuño. En estas zonas se limitará el periodo de obra para evitar las épocas de nidificación y cría.

En los pp.kk. 34+900 y 88+200 del subtramo Olmedo- Coreses se sitúan dos subestaciones eléctricas más o menos próximas a las ZEPAs Tierra de Campiñas y Ribera del río Duero, por lo que en las mismas y en los tendidos eléctricos de alta tensión de 2.º y 3.º categoría que pudieran ser necesarios para abastecimiento de energía a la línea desde los tendidos de alta o desde las subestaciones, se deberán incorporar las medidas necesarias para reducir al mínimo la posibilidad de electrocución de la avifauna como:

cables trenzados o al menos aislados en las proximidades de los apoyos. 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. cadenas de aisladores en suspensión.

eliminación de los puentes flojos por encima de las crucetas y aislamiento de cualquier puente de unión entre elementos de tensión en las proximidades de los apoyos.

instalación, preferentemente, de 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.

en el caso de cables poco visibles y en las líneas eléctricas de alta tensión de 1.ª y 2.ª categoría, instalación de 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.

Los viaductos dispondrán de pantallas opacas de 2 m de altura en toda su longitud y en ambos márgenes para evitar la colisión de aves.

4.4 Medidas de corrección del efecto barrera para micro y mesomamíferos: en el estudio de impacto ambiental, se localizan una serie de pasos para micro y mesomamíferos cuya idoneidad se analizará en proyecto básico de acuerdo con un estudio específico que se realizará consultando a la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla-León.

El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos. Con el fin de facilitar la integración de estos pasos en el entorno, se llevará a cabo la revegetación que se especifica en la condición 9.

En el entorno de estos pasos, se llevará a cabo el reforzamiento del vallado con el fin de evitar el acceso a la plataforma de micro y mesomamíferos. Complementariamente, este reforzamiento se realizará también en aquellos tramos en los que la traza transcurre por terrenos de cotos de caza mayor o menor de mamíferos así como por terrenos que sean ecotonos bosque-cultivo o ribera-cultivo.

La valla irá reforzada en un (1) m a ras del suelo e irá enterrada al menos 30 cm. En la parte reforzada, la luz será no superior a 2 x 2 cm.

Además se incorporarán estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la plataforma. Estas estructuras de escape son contempladas en el estudio en todos los pp.kk. próximos a los pasos inferiores y superiores de fauna, y algunos de los caminos rurales, vías pecuarias, etc. No obstante, deberán tenerse en cuenta y por tanto realizarse también, en aquellos puntos en los que se propongan nuevos pasos de fauna. El entorno de estos escapes tendrá vegetación arbustiva excepto en los 2 metros anteriores y posteriores a dicho escape, que quedará libre de vegetación facilitando así la percepción del escape por el animal que pudiera introducirse en la plataforma. A pesar de que el riesgo de incendio pudiera ocasionarse por la fricción de la rodadura es prácticamente nulo para trenes de alta velocidad, esta vegetación se colocará junto al vallado en la parte baja del terraplén.

4.5 Debido a la presencia de lobo en el ámbito de estudio (Sierra de la Culebra, Sierra de la Cabrera, Monte la Reina, Castronuño), los pasos de fauna para vertebrados, y en concreto para esta especie, deben estar perfectamente situados, dimensionados e integrados en el medio, coincidiendo en la medida de lo posible, con los pasos de lobos creados en infraestructuras paralelas, como es el caso de la A-52.

Subtramo Montamarta- Asturianos: a la altura del p.k. 76+000, la A-52 presenta un paso inferior para fauna, que no encuentra continuidad en la traza de este estudio, por lo que sería conveniente la creación de un paso inferior a la altura de este punto kilométrico. Dada la proximidad de la traza con la Sierra de la Culebra, se recomienda la creación de pasos de fauna para lobo de manera que se minimice el efecto barrera causado por la infraestructura y se posibilite el tránsito de ejemplares al otro lado del trazado.

Subtramo Asturianos-Tera Sur Padornelo: existe en la A-52 un paso inferior, a la altura del p.k. 5+000 en la traza del estudio, que no tiene continuidad con ningún paso para fauna, sin embargo sí coincide con un paso superior de un camino que se debe habilitar como paso superior para la fauna.

Estos pasos se construirán con las dimensiones especificadas en el estudio de impacto ambiental. La revegetación de su entorno se llevará a cabo de acuerdo con los criterios especificados en la condición 9.

5. Protección atmosférica. Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las localidades de Olmedo, Medina del Campo, Castronuño, Fresno de la Ribera, Barrio de Villagodio (Zamora), La Hiniesta, Montamarta, Val de Santamaría, Valdemerilla, Cernadilla, Entrepeñas, Otero de Sanabria, Puebla de Sanabria, Lobeznos y Pedralba de la Pradería 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 a todos los caminos de acceso a obra así como a las zonas donde se sitúen instalaciones auxiliares y parques de maquinaria. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados. Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

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 siguientes núcleos de población: Olmedo, Medina del Campo, Castronuño, Fresno de la Ribera, Barrio de Villagodio (Zamora), La Hiniesta, Montamarta, Val de Santamaría, Valdemerilla, Cernadilla, Entrepeñas, Otero de Sanabria, Puebla de Sanabria, Lobeznos y Pedralba de la Pradería y los puntos más próximos a la traza de las siguientes áreas de interés faunístico: Riberas de Castronuño, Riberas del Duero y Sierra de la Culebra.

Además, el estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística, usando diseño de formas, material, texturas y colores integradores. Asimismo, los materiales y el diseño deben poder sufrir la acción del viento, del tránsito de la vía y del resto de las acciones mecánicas que pueden actuar, con una resistencia de al menos, 20 años. Se evitará el empleo de pantallas acústicas transparentes en las zonas de interés faunístico ya comentadas.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Zonas residenciales: Leq (7 horas-23 horas) menor que 65 dB (A) y 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) y Leq (23 horas-7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas: Leq (24 horas) menor que 55 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 y al suelo urbanizable, la Dirección General de Ferrocarriles enviará una copia del citado estudio acústico a las Comisiones Provinciales de Urbanismo de Zamora y Valladolid 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. Estas sugerencias deberán ser tenidas en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable.

Si en algún lugar donde es previsible la superación de los niveles, el ruido de fondo inicial supera los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán superar hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado acústico inicial.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en el entorno de los núcleos habitados, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

Se llevará a cabo un estudio de la posible afección por vibraciones en las edificaciones de los núcleos de población que se encuentren a una distancia inferior a 250 m: La Hiniesta, Cernadilla, Otero de Sanabria, Lobeznos, Puebla de Sanabria, Pedralba de la Pradería y sobre las edificaciones dispersas existentes a lo largo del trazado.

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.

7. Medidas de protección del patrimonio cultural.

7.1 En coordinación con las Delegaciones Territoriales de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León en Valladolid y Zamora, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto básico y de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio cultural a las que se ha hecho mención en la condición 1. 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 las citadas delegaciones, en el que se considerarán 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 prospecciones arqueológicas complementarias.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención al entorno de los yacimientos que se mencionan a continuación:

Subtramo Olmedo-Coreses:

Yacimiento VNZ-1 «Senovilla» (entre los pp.kk. 0+400-1+000).

Yacimiento VNZ-12 «La Iglesia» (entorno del p.k. 79+220).

Yacimiento VNZ-15 «Valle I» (p.k. 80+500).

Subtramo Coreses-Zamora:

Yacimiento VNZ-45 «Puente del Angulo» (p.k. 1+100).

Subtramo Zamora-Montamarta:

Yacimiento ZL-1 «San Pedro de Valduercas» (entre los pp.kk. 9+850-10+100).

Subtramo Montamarta-Asturianos:

Yacimiento de «Las Fraucicas» (p.k. 59+800).

Subtramo Asturianos-Tera Sur Padornelo:

Yacimiento ZL-17 «La Brea» (situado en el eje Requejo-Padornelo).

Yacimiento ZL-20 «Cruz de la Portilla» (situado entre los pp.kk. 25+550-27+800).

Yacimiento ZL-21 «La Ermita» (situado entre los pp.kk. 30+750-30+020).

7.2 El proyecto de construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias contempladas en el estudio informativo, afectadas por cruce u ocupación. 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 aquel. En cualquier caso, se restituirá manteniendo toda la anchura de la vía actual. Cuando la restitución de la vía pecuaria en un cruce, no pueda ser la original por condicionantes técnicos, la reposición de la vía se realizará paralela a la infraestructura, hasta encontrar un punto de cruce tras el cual volver, también paralelamente a la vía, al punto originario de corte.

7.3 Debido a que el trazado interactúa en algunos puntos y de forma transversal con el Camino de Santiago será necesario reponer las intercepciones por medio de pasos superiores o inferiores. La interacción con el trazado propuesto se produce a la salida de Zamora en las proximidades de la Hiniesta donde la traza de dicho camino entra en la población por el oeste cruzando la vía férrea actual y la carretera ZA-900 así como en los siguientes pp.kk.:

Tronco común Tera: 7+200, 27+800, 36+300, 79+600.

Acceso a Lubián, Tera Sur Padornelo: 13 +900.

8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes. 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.

La reposición de cualquier tipo de infraestructura que sea afectada (camino rural, conducción de agua, gasoducto, otras infraestructuras energéticas, 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.

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

9.1 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.

9.2 Reconfiguración de taludes: Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente inferior a 45°, siempre que sea técnicamente viable y de acuerdo con los condicionantes geotécnicos, 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.

Para disminuir el impacto paisajístico, en las bocas de los túneles donde los taludes del frente sean del orden de los 15 m de altura, se dispondrán falsos túneles sobre los cuales se procederá a efectuar un relleno que permita restablecer unas condiciones de morfología del terreno similares a las preexistentes.

La conformación geométrica de los vertederos se justificará en función de la altura de los elementos paisajísticos en los que se sitúen. Estos elementos serán al menos: la propia orografía del terreno, considerando la diferencia de cota entre la base y la coronación del relieve, la altura del arbolado y la altura de las edificaciones.

9.3 Tratamientos de revegetación: Los tratamientos de revegetación se diferenciarán en función de la cobertura vegetal y usos del suelo existentes en el entorno, de la existencia de zonas con humedad edáfica y freática, de la meteorización de la roca y profundidad del suelo, de la inclinación de los taludes y su visualización desde núcleos de población u otras infraestructuras y del riesgo de erosión. Como criterios generales se tendrán en cuenta los siguientes tratamientos:

En áreas de influencia de viaductos se repondrá la vegetación riparia, debiéndose llevar a cabo el subsolado y escarificado previamente con el fin de favorecer la descompactación del terreno. Esta operación también se realizará en el área de instalaciones auxiliares.

En los taludes de terraplén y desmonte, el tratamiento se justificará en función de los condicionantes relacionados anteriormente, pudiendo justificarse una hidrosiembra tan sólo cuando la altura media no supere los 5 m, en caso contrario deberá contemplarse la utilización de vegetación arbustiva. En zonas de arbolado, con altura superior a los 15 m o en taludes visualizables desde núcleos de población, se empleará vegetación arbórea.

El entorno de los pasos de fauna para anfibios, reptiles, micro y mesomamíferos se revegetará con especies arbustivas e hidrosiembra con el fin de facilitar el tránsito de especies a un lado y otro de la vía. En el caso de los pasos de lobos se empleará además vegetación arbórea creando bosques que camuflen la estructura en el entorno. En el caso de pasos superiores de fauna se tendrá especial cuidado de que la vegetación impida la visualización de la vía desde el mismo.

En el caso de falsos túneles, se efectuará una revegetación combinando los estratos herbáceo, arbustivo y arbóreo.

Los vertederos se tratarán buscando fundamentalmente la recuperación de usos del suelo y de la cobertura vegetal, de modo que se empleará fundamentalmente siembra, hidrosiembra y especies arbóreas de carácter forestal (1-2 savias), salvo que por su visualización sea necesario crear una pantalla arbórea que los camufle en el entorno.

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.

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. De modo particular los tratamientos que se considerarán de un modo especial serán al menos:

Subtramo Olmedo-Coreses: se recuperará la cobertura arbórea en aquellos puntos donde la traza afecte a áreas de pinar mediterráneo y se procederá a la integración paisajística en aquellos puntos donde la traza trans-

curra por suelo no urbanizable de interés ecológico o cercana a núcleos de población.

Subtramo Montamarta-Asturianos: se procederá a la revegetación con especies de encinar o de melojar cuando el trazado afecte a áreas de encinas o de melojos respectivamente. En aquellos puntos donde la traza transcurra próxima a núcleos de población, el tratamiento deberá ir dirigido a conseguir su integración paisajística.

Subtramo Asturias-Tera Sur Padornelo: cuando el trazado afecte a zonas de melojar, el tratamiento a realizar deberá emplear especies de esta formación que integren paisajísticamente la traza.

Para todos los subtramos en el área de influencia de los viaductos sobre los cauces relacionados en la condición 2.6 se llevará a cabo un tratamiento basado en la utilización de especies riparias.

9.4 Selección de especies: Las plantaciones se diseñarán preferentemente con especies pertenecientes a la serie climática, a las geoserias y a las formaciones de vegetación actual, 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. El empleo de especies de jardinería quedará limitado a zonas próximas a núcleos de población. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

10. Protección de los Lugares de Importancia Comunitaria. Riberas de la Subcuenca del río Adaja, Riberas del río Duero, Riberas de la Subcuenca del río Esla, Riberas de la Subcuenca del río Tera y Sierra de la Culebra.

El trazado propuesto ha buscado, entre otras características, la mínima afección a todos los Lugares de Importancia Comunitaria (LICs).

No obstante, la alternativa elegida atraviesa los LICs de las Riberas de la Subcuenca del río Adaja (pp.kk. 3+800-3+950 del subtramo Olmedo-Coreses); de la Ribera del río Duero (pp.kk. 71+800-72+200 del subtramo Olmedo-Coreses); de las Riberas de la Subcuenca del río Esla (pp.kk. 11+200-11+450); de las Riberas de la Subcuenca del río Tera (pp.kk. 57+100-57+800 del subtramo Montamarta-Asturianos) y afecta al límite norte de la Sierra de la Culebra pero en una zona fuertemente antropizada entre los pp.kk. 10+500-13+000 del subtramo Asturias-Tera Sur Padornelo.

Teniendo en cuenta la documentación del expediente, la información obtenida durante la visita a la zona del proyecto y los informes recibidos de la Junta de Castilla y León, se puede deducir que el proyecto no afecta de forma apreciable a los citados lugares. Sin embargo, en el caso de que una vez conocido el trazado definitivo, contemplado en el proyecto de construcción, se considerara apreciable la afección, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE y del Real Decreto 1997/1995, se establecerán unas medidas compensatorias que garanticen el mantenimiento de los valores que motivaron la designación de dichos espacios como Lugar de Importancia Comunitaria.

En este caso, se redactará un proyecto de medidas compensatorias de la afección en los distintos lugares, incorporándolo al proyecto de construcción, en capítulo independiente, con anterioridad a la aprobación del mismo. Dicho capítulo deberá constar de memoria, pliego de condiciones técnicas, planos y presupuesto con nivel de detalle de proyecto de construcción. Asimismo, para cada medida compensatoria deberá especificarse su justificación, el impacto que compensa, la fase o época de aplicación, la estimación de su eficacia, su coste, el responsable de su aplicación y financiación, la garantía del mantenimiento de la propia medida o de sus efectos y el plan de seguimiento de su eficacia. Este proyecto de medidas compensatorias será remitido al órgano competente de la Junta de Castilla y León para su estudio y consideración.

Entre dichas medidas compensatorias, se propone que se incluya, en los LICs afectados de ribera, la recuperación y mejora ambiental del dominio público hidráulico en la zona de servidumbre y en un tramo de 100 m aguas arriba y aguas abajo del cruce, con el fin de mantener la función de corredor biológico de estas riberas. Esta recuperación ambiental considerará al menos los siguientes aspectos:

La eliminación de focos de contaminación ya existentes, cercanos a los márgenes de los cursos de agua que pudieran verse afectados.

Limpieza de los márgenes y los lechos del cauce y el soto ripario, procediendo a la retirada de árboles muertos, y a la recogida de residuos inertes presentes en el medio.

La mejora del bosque de galería con la plantación, si ha lugar, de especies riparias.

11. Seguimiento y vigilancia. El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos en las fases de construcción y explotación; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas tanto en el estudio

de impacto ambiental como en las condiciones de esta declaración; 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 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: Asimismo, antes de la emisión del acta de replanteo el contratista deberá presentar un sistema de gestión medioambiental, que controle y minimice la afección de las actividades sobre el medio durante la fase de obra y permita conocer la situación y evolución de cada factor del medio susceptible de ser afectado en cada momento. Independientemente de las prescripciones que para la preservación de la calidad del agua así como de los restantes recursos, se hace en cada uno de los puntos de este condicionado, en el sistema de gestión medioambiental se recogerán los siguientes aspectos:

Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, parques de maquinaria y las procedentes de la excavación de los túneles 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.

El contratista se encargará de la gestión de aceites y grasas de modo que se almacenen temporalmente en compartimento estanco e impermeabilizado hasta su entrega a gestor autorizado. El parque de maquinaria tendrá una solera impermeabilizada con una conducción hacia una trampa de aceites y grasas.

Gestión de otros residuos generados durante la obra. El contratista almacenará los residuos orgánicos, plásticos, envases, embalajes y demás residuos en compartimentos separados con el fin de proceder posteriormente a su retirada selectiva a centro autorizado tal y como establezca la normativa al respecto, ya sea mediante su depósito en vertedero controlado para el caso de residuos orgánicos o a centro de recuperación y reciclaje para el caso de envases y embalajes. Todos estos residuos se almacenarán temporalmente en compartimentos estancos o contenedores con el fin de evitar su arrastre por la escorrentía.

Cumplimiento de la normativa acústica en vigencia para los vehículos y maquinaria de obra.

El contratista que resulte adjudicatario aplicará el Sistema de Gestión Medioambiental (SIGMA) durante las obras, para lo cual nombrará a un director ambiental encargado del mismo.

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 y de incidencias ambientales recogidas en el diario de obra.

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

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, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de 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, con el fin de determinar la eficacia de las medidas correctoras y compensatorias proyectadas, estableciéndose parcelas de control; de modo particular cabe destacar la necesidad de establecer la verificación de la eficacia de las medidas proyectadas relativas a:

Materiales y técnicas de revegetación. Recuperación de la cubierta vegetal, control de procesos erosivos e integración paisajística.

Seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna.

Eficacia del modelo acústico y vibratorio para lo cual 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.

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

12. 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 proyecto de construcción de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Planos en planta y alzado en los que se refleje la adaptación ambiental del trazado a que se refiere la condición 1.

Planos en los que se recoja la delimitación del perímetro de obra, localización de instalaciones auxiliares, caminos de acceso, zonas de exclusión y restricción para la ubicación de vertederos, localización de préstamos y áreas destinadas al acopio de tierra vegetal.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 3.

Medidas relativas a la protección de la fauna referida en la condición 4. Estudio de previsión de ruido y vibraciones y proyecto de medidas de protección a que se refiere la condición 6.

Memoria final de la prospección arqueológica, programa de seguimiento y de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

Proyecto de protección contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística que recoja lo previsto en la condición 9.

Proyecto de medidas compensatorias en el entorno de los LICs y ZEPAs a los que se refiere la condición 10.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de la obra a que se refiere la condición 11.

13. 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 CS Olmedo Centro-Tera Sur Padornelo, 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 Junta de Castilla y León.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 5 de marzo 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. Ministerio de Medio Ambiente	—
Confederación Hidrográfica del Duero	X
Delegación del Gobierno en Valladolid	X
Subdelegación del Gobierno en Zamora	X
Consejería de Presidencia y Administración Territorial de la Junta de Castilla y León	—
Secretaría General. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	—
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	—
Dirección General del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	—
Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural. Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Industrias, Energía y Minas. Consejería de Industria, Comercio y Turismo de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Vivienda, Urbanismo y Ordenación del Territorio. Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León	—
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras. Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León	X
Diputación Provincial de Valladolid	—
Diputación Provincial de Zamora	—
Servicio de Investigación Agraria. Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes de la Junta de Castilla y León	—
Servicio de Investigaciones Agrarias. Departamento Ambiental de la Junta de Castilla y León	—
Ayuntamiento de Medina del Campo (Valladolid)	—
Ayuntamiento de Nava del Rey (Valladolid)	—
Ayuntamiento de Siete Iglesias de Trabancos (Valladolid)	X
Ayuntamiento de Castronuño (Valladolid)	X
Ayuntamiento de Villabuena del Puente (Zamora)	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Sanzoles (Zamora)	—
Ayuntamiento de Moraleja del Vino (Zamora)	—
Ayuntamiento de Villaralba (Zamora)	—
Ayuntamiento de Zamora	—
Ayuntamiento de Carrascal (Zamora)	—
Ayuntamiento de Montamarta (Zamora)	—
Ayuntamiento de La Hiniesta (Zamora)	—
Ayuntamiento de Valcabado (Zamora)	—
Ayuntamiento de Roales (Zamora)	—
Ayuntamiento de Cubillos (Zamora)	—
Ayuntamiento de Moreruela de los Infanzones (Zamora)	—
Ayuntamiento de San Cebrían de Castro (Zamora)	—
Ayuntamiento de Piedrahita de Castro (Zamora)	—
Ayuntamiento de Andavías (Zamora)	—
Ayuntamiento de Monfarracinos (Zamora)	—
Ayuntamiento de Torres del Carrizal (Zamora)	—
Ayuntamiento de Benegiles (Zamora)	—
Ayuntamiento de Molacillos (Zamora)	—
Ayuntamiento de Coreses (Zamora)	X
Ayuntamiento de Fresno de la Ribera (Zamora)	—
Ayuntamiento de Villalube (Zamora)	—
Ayuntamiento de Pozoantiguo (Zamora)	—
Ayuntamiento de Toro (Zamora)	—
Ayuntamiento de Peleagonzalo (Zamora)	—
Ayuntamiento de Gallegos del Pan (Zamora)	—
Ayuntamiento de Morales de Toro (Zamora)	—
Ayuntamiento de Tordesillas (Valladolid)	X
Ayuntamiento de Villavendimio (Zamora)	—
Ayuntamiento de Villardondiego (Zamora)	—
Ayuntamiento de Pedrosa del Rey (Valladolid)	—
Ayuntamiento de Villalar de los Comuneros (Valladolid)	—
Ayuntamiento de Olmedo (Valladolid)	—
Ayuntamiento de Fuentesecas (Valladolid)	—
Ayuntamiento de La Seca (Valladolid)	—
Ayuntamiento de Rueda (Valladolid)	—
Ayuntamiento de Pozal de Gallinas (Valladolid)	—
Ayuntamiento de Villafranca de Duero (Valladolid)	—
Ayuntamiento de San Román de Hormiga (Valladolid)	—
Ayuntamiento de Aspariegos (Zamora)	—
Ayuntamiento de Santa Eufemia del Barco (Zamora)	—
Ayuntamiento de Perilla de Castro (Zamora)	—
Ayuntamiento de Pozuelo de Tábara (Zamora)	—
Ayuntamiento de Losilla (Zamora)	—
Ayuntamiento de Olmillos de Castro (Zamora)	—
Ayuntamiento de Ferreruela de Tabarra (Zamora)	—
Ayuntamiento de Tábara (Zamora)	—
Ayuntamiento de Aliste (Zamora)	—
Ayuntamiento de Ferreras de Abajo (Zamora)	—
Ayuntamiento de Ferreras de Arriba (Zamora)	—
Ayuntamiento de Pedralba de la Pradería (Zamora)	X
Ayuntamiento de Puebla de Sanabria (Zamora)	—
Ayuntamiento de Otero (Zamora)	—
Ayuntamiento de Cernadilla (Zamora)	—
Ayuntamiento de Otero de Sanabria (Zamora)	—
Ayuntamiento de Asturianos (Zamora)	—
Ayuntamiento de Mombuey (Zamora)	—
Ayuntamiento de Otero de Bodas (Zamora)	—
Ayuntamiento de Villadeciervos (Zamora)	—
Ayuntamiento de Mahide (Zamora)	—
Ayuntamiento de Palacios de Sanabria (Zamora)	—
Ayuntamiento de Padornelo (Zamora)	—
Ayuntamiento de Matapozuelos (Valladolid)	—
Ayuntamiento de Villalba de Adaja (Valladolid)	—
Ayuntamiento de Andavías (Zamora)	—
Ayuntamiento de Palacios del Pan (Zamora)	—
Ayuntamiento de Requejo de Sanabria (Zamora)	X
Unidad Técnica de Medio Ambiente. Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León	—
Facultad de Ciencias. Universidad de Valladolid	—
Cátedra de Ecología. Facultad de Ciencias. Universidad de Salamanca	—
Área de Ecología. Facultad de Biología. Universidad de Salamanca	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Instituto Tecnológico Geominero de España	—
Departamento de Geografía de la Universidad de Valladolid	X
A.D.E.N.A. (Madrid)	—
A.E.D.E.N.A.T. (Madrid)	—
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y ganaderos (COAG) (Madrid)	—
Ecologistas en Acción (Madrid)	—
F.A.T (Madrid)	—
GREENPEACE (Madrid)	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO)	X
Federación Ecologista de Castilla y León (Valladolid)	—
Asociación Hábitat (Valladolid)	—
Asociación Naturalista de Valladolid	—
Asociación Vallisoletana Defensa Medio Ambiente (AVDEM) ...	—
Grupo Ecologista Ciconia. Benavente (Zamora)	—
Grupo Ecologista Rondilla (Valladolid)	—
MILVUS. Colectivo Medio Ambiente Medina del Campo (Valladolid)	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid)	X

Se realizaron dos contestaciones a consultas, una en junio y otra en octubre del 2000 (contestaciones a la adenda de la memoria resumen), las cuales se han tenido en cuenta conjuntamente en este apartado. El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Duero destaca los diferentes conceptos del dominio público hidráulico que deberían tenerse en cuenta en la redacción del estudio de impacto ambiental, especialmente en su afección al río Duero.

La Subdelegación del Gobierno en Zamora, remite un escrito presentado por la Plataforma PRO-TAV Zamora-Galicia por considerar que recoge sugerencias interesantes al estudio. Sólo una de éstas tiene un contenido ambiental y en ella se propone la desviación del trazado cuando discorra por zonas de regadío con el fin de evitar la afección a estas tierras.

La Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León remite los informes evaluados por la Delegación Territorial de Zamora del Servicio Territorial de Cultura de la Junta de Castilla y León en los cuales se indica que la referencia hecha en la memoria-resumen sobre el patrimonio es insuficiente, y se propone que se lleve a cabo una prospección arqueológica intensiva de los corredores propuestos, así como la inclusión de los elementos que puedan corresponder al patrimonio etnográfico, de acuerdo con la legislación vigente en materia de patrimonio histórico y evaluación ambiental.

La Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León considera que el corredor Tera afecta a terrenos de mayor valor agrícola y al plan de transformación en regadío de Tierra de Tabarra, por lo que considera más conveniente, por su menor incidencia en las actividades agrarias, la alternativa que discurre por el corredor Culebra. En cualquier caso, considera que la obra deberá garantizar la permeabilidad de sus estructuras, siendo necesario mantener la comunicación de las infraestructuras rurales a través de la línea ferroviaria.

La Dirección General de Industrias, Energía y Minas de la Consejería de Industria, Comercio y Turismo de la Junta de Castilla y León informa que debería tenerse en cuenta las infraestructuras energéticas que pudieran verse afectadas por las trazas del proyecto, en concreto las existentes en servicio como: el gasoducto Vía de la Plata, el oleoducto Valladolid-Salamanca y diversas líneas de transporte de energía eléctrica.

La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León considera que la afección a los espacios protegidos, especialmente a la Sierra de la Culebra y otras ZEPAs, debe ser la menor posible. Se insiste, asimismo, en la necesidad de estudiar más profundamente los dos grandes corredores planteados para intentar reducir en lo posible los inconvenientes de cada uno: mayor complejidad en la ejecución y más coste del corredor Tera y mayores perjuicios medioambientales del corredor Culebra.

El Ayuntamiento de Tordesillas considera que el corredor de la variante Norte-Zamora con origen en Matapozuelos, presenta un alto impacto ambiental, ya que la ubicación de un puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET) en el lugar indicado en el trazado, dividiría el monte de utilidad pública (M.U.P.) n.º 68 de «La Vega y Zapardiel,

y alteraría el ecosistema existente en los ríos Duero y Zapardiel, por lo que propone un cambio de trazado alternativo a dicho corredor.

Asimismo, remite sendos informes emitidos por la entidad pública empresarial del suelo (SEPEs) y por el Grupo Socialista de dicho ayuntamiento, que vienen a corroborar la decisión del ayuntamiento.

La SEPEs sugiere un cambio de trazado de la línea del proyecto, por otro mucho más cercano al futuro polígono industrial de Tordesillas, por que supone (entre otros motivos) un menor impacto ambiental.

El Grupo Socialista considera que tanto el trazado propuesto en el estudio informativo, como el trazado alternativo propuesto por el equipo de gobierno del ayuntamiento, resultan totalmente perjudiciales para la vegetación y la fauna además de producir un gran impacto acústico. No obstante, considera este último menos perjudicial, siempre y cuando se contemple la ubicación del puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET) en las inmediaciones del futuro polígono industrial.

El Ayuntamiento de Matapozuelos considera más adecuada la alternativa Olmedo-Centro al ser la que produce menor impacto ambiental y paisajístico.

El Ayuntamiento de Castronuño considera que la alternativa que menor impacto ambiental produce a la reserva natural de las Riberas de Castronuño y Valle del Duero, es la línea que pasa por Tordesillas: la variante de Matapozuelos-Autovía-Corredor Tera.

El Ayuntamiento de Siete Iglesias de Trabancos solicita un mayor nivel de detalle de las fincas de este término municipal por el que pasaría una de las variantes del estudio presentado, para poder elaborar con detalle las observaciones ambientales que estimen oportunas.

Los Ayuntamientos de Pedralba de la Pradería, Requejo de Sanabria y Coreses acuerdan individualmente y por unanimidad, no tener nada que objetar y estar conformes con cualquiera de las opciones propuestas.

El Departamento de Geografía de la Universidad de Valladolid sugiere que se establezca un esquema científico sólido de análisis integrado del medio, dándosele a la actividad ganadera la importancia que tiene en el espacio, y se utilicen planos de trabajo a escala más detallada 1:50.000, en vez de 1:100.000.

En relación con las alternativas planteadas, señalan la alternativa de Olmedo Centro-Corredor Tera, como las más indicada, ya que se acerca a la ciudad de Medina del Campo, salva las Riberas de Castronuño, se acerca a la ciudad de Zamora y salva la Sierra de la Culebra.

También resalta la importancia de la afección paisajística y faunística que la infraestructura va a producir, por lo que aconsejan medidas correctoras con el fin de minimizar el impacto visual y el efecto barrera sobre los movimientos de grandes vertebrados, como por ejemplo el lobo.

La Sociedad Española de Ornitología (S.E.O.) considera que se debe tener en cuenta la afección a las ZEPAs que se produce en algunos tramos, así como las poblaciones de aves presentes en las Áreas Importantes para las Aves (IBAs), que deberán ser objeto de especiales medidas para asegurar una mínima afección y su viabilidad futura.

También considera que los dos corredores menos impactantes de los seleccionados para fases posteriores son, desde el punto de vista de la conservación de la avifauna: 350-Culebra ó 350-Tera, ya que de esta forma se evitaría el paso del ferrocarril a través de las IBAs y con ello el menor impacto sobre las poblaciones de aves presentes.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

El objeto del estudio informativo es comparar distintas alternativas de trazado para la mejora de la línea Medina del Campo-A Coruña, en su tramo Medina-Zamora-Puebla de Sanabria (posteriormente se amplió la actuación hasta Lubián), ofreciendo una infraestructura de altas prestaciones con elevada capacidad para la captación de servicios de viajeros y mercancías, potenciando de esta manera, las ventajas de la puesta en servicio del futuro nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España.

Las alternativas descritas en el estudio informativo se han obtenido tras un proceso de selección y optimización desarrollado a lo largo de dos fases previas, de escalas progresivamente mayores (1/50.000 y 1/25.000).

El estudio en la Fase A 1/50.000, tuvo como objetivo la identificación, caracterización y selección de corredores básicos y en ella se siguieron dos líneas de trabajo diferenciadas con las siguientes orientaciones:

Estudio de mejora de la actual línea Medina del Campo-Zamora-Lubián, aprovechando en lo posible el corredor y diseñando sobre él una línea apta para 220 km/h.

Estudio de nuevos corredores que permitieran la construcción de una línea con características de diseño de 350 km/h de velocidad.

Para cada una de estas líneas de trabajo se dividió el estudio en dos tramos, siendo Zamora el punto de corte: tramo Variante Norte-Zamora y tramo Zamora-Lubián. El análisis de cada tramo se llevó a cabo mediante corredores y subtramos dentro de cada corredor, planteándose un total de quince alternativas.

De acuerdo con el análisis multicriterio realizado en la fase A basado en la ponderación de criterios medioambientales, funcionales, territoriales y presupuestarios y considerando las contestaciones a la consulta de la memoria resumen, se propusieron para su desarrollo en la Fase B del estudio informativo, a escala 1/25.000, todas las alternativas aptas para 350 km/h (descartando por tanto las soluciones de 220 km/h por ofrecer un nivel de prestaciones muy inferior), concretándose en dos corredores para cada tramo:

Tramo Variante Norte-Zamora: corredor Castronuño Norte y corredor Castronuño Sur.

Tramo Zamora-Lubián: corredor Culebra y corredor Tera.

Para estos corredores, se plantearon diversos subtramos, resultando un total de treinta y cuatro alternativas globales.

Una vez analizados los impactos más representativos en esta fase de estudio, las posibles medidas correctoras a aplicar, y realizada la valoración de los mismos por alternativas, se puede concluir, que las alternativas menos perjudiciales desde el punto de vista ambiental, son aquellas que discurren en su tramo Variante Norte-Zamora, por Olmedo Centro (corredor Castronuño Sur) y Matapozuelos Autovía (corredor Castronuño norte), y en el tramo Zamora-Lubián, por el corredor Tera (desestimándose el corredor Culebra por el gran impacto ambiental que supone atravesar esta sierra, que constituye un LIC).

El proceso expuesto ha dado como resultado el estudio de cuatro alternativas globales en el estudio de impacto ambiental, que constituye la Fase C a escala 1/5.000.

Variante Norte-Zamora, con dos alternativas de origen: Matapozuelos Autovía u Olmedo Centro.

Zamora-Lubián, con otras dos alternativas posibles: al norte de Puebla de Sanabria (Tera-Norte) o al sur de Puebla de Sanabria (Tera-Sur).

En consecuencia, las alternativas seleccionadas son:

Alternativa AN: 350-Matapozuelos Autovía-Tera- Norte Padornelo.

Alternativa AS: 350-Matapozuelos Autovía-Tera-Sur Padornelo.

Alternativa CN: 350-Olmedo Centro-Tera- Norte Padornelo.

Alternativa CS: 350-Olmedo Centro-Tera Sur Padornelo.

Alternativa AN: esta alternativa se divide en los siguientes tramos y subtramos, cada uno con su kilometraje referenciado:

Tramo Variante Norte-Zamora: se divide en dos subtramos, a saber:

Subtramo Matapozuelos-PAET de Coreses, pp.kk. 0+000-77+412.

Subtramo PAET Coreses-Zamora Norte, pp.kk. 0+000-8+328.

Tramo Zamora-Lubián: se divide en tres subtramos, a saber:

Subtramo Zamora Norte-Montamarta, pp.kk. 0+000-15+085.

Subtramo Montamarta-Asturianos, pp.kk. 0+000-80+473.

Subtramo Asturianos-Tera Norte Padornelo, pp.kk. 0+000-34+716.

Con origen en Matapozuelo, esta alternativa cruza el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) de las riberas del río Duero mediante viaducto de 600 m de longitud, continuando por el norte de Toro en paralelo a la futura autovía Tordesillas-Zamora, bordea el encinar Monte la Reina ganando el corredor de la línea actual a la altura de Coreses, entrando por él a Zamora. Desde Zamora hasta el final de la actuación bordea el LIC de la Sierra de la Culebra por el norte hasta alcanzar el Valle del Tera a la altura de Mombuey, pasa por el norte de Puebla de Sanabria y al igual que todas las alternativas, aprovecha el actual túnel de Padornelo para posteriormente alcanzar Lubián por la vía actual.

Esta alternativa transcurre en 42 Km al norte del LIC de la Sierra de la Culebra separándose entre 100 m y 6,5 Km de su límite; además, en 23 Km transcurre a unos 2 Km al sur del límite del espacio natural de la Sierra de la Cabrera, espacio cuyo límite se sitúa entre 200 m y 2 Km al norte del trazado de esta alternativa. Transcurre al norte del LIC y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) de las riberas de Castronuño a una distancia aproximada de 3,5 Km en su punto más cercano y cruza el LIC riberas de la subcuenca del río Tera en viaducto en 700 m.

El impacto más importante es el efecto barrera producido por la infraestructura, para el movimiento faunístico, entre la Sierra de la Culebra y la Sierra de la Cabrera.

El trazado transcurre a menos de 500 m de los siguientes núcleos urbanos: Barrio de Villagodio (Zamora), La Hiniesta, Montamarta, Val de Santamaría, Valdemerilla, Cernadilla, Entrepeñas, Otero de Sanabria, Triu-

fé, Castellanos, Castro de Sanabria, San Miguel de Lomba y San Martín del Terroso. La mayor afección a la población se produce en el subtramo Asturianos-Puebla de Sanabria debido a la fragmentación de alguna de las poblaciones. Además, al igual que la alternativa AS, afecta en una longitud importante, próxima a 10 Km, a viñedos de Denominación de Origen (D.O.) de Rueda.

Esta alternativa ocasionará un volumen de tierras aproximado de 9.077.000 m³.

Alternativa AS: con el mismo origen que la alternativa AN, esta alternativa se diferencia con la anterior en el subtramo final (Asturianos-Tera Sur Padornelo), pasa Puebla de Sanabria por el sur afectando al límite norte de la Sierra de la Culebra pero en una zona fuertemente antropizada. Esta alternativa transcurre también en unos 20 Km al sur del espacio natural de la Sierra de la Cabrera, pero en este caso separándose unos 3 Km de su límite. La afección a los LICs del río Duero, riberas de Castronuño y riberas de la subcuenca del río Tera, y al espacio natural de Monte la Reina, es idéntica a la de la alternativa AN.

Desde el punto de vista socioeconómico esta alternativa no causará ningún efecto barrera destacado sobre el crecimiento demográfico de los pueblos por los que transcurre cercanos, ya sea por la separación de la traza respecto a estos núcleos de población o por la inexistencia de suelo urbano o urbanizable que pudiera verse fragmentado. Transcurre a menos de 500 m de los siguientes núcleos de población: Barrio de Villagodio (Zamora), La Hiniesta, Montamarta, Val de Santamaría, Valdemerilla, Cernadilla, Entrepeñas, Otero de Sanabria, Puebla de Sanabria, Lobeznos y Pedralba de la Pradería.

En cuanto a los sobrantes de tierra, su volumen estimado en este caso es de 8.852.000 m³.

Alternativa CN: Esta alternativa se divide en los siguientes tramos y subtramos, cada uno con su kilometraje referenciado:

Tramo Variante Norte Zamora: se divide en dos subtramos, a saber:

Subtramo Olmedo Centro-PAET de Coreses, pp.kk. 0+000-88+634.

Subtramo PAET Coreses-Zamora Norte, pp.kk. 0+000-8+328.

Tramo Zamora-Lubián: se divide en tres subtramos, a saber:

Subtramo Zamora Norte-Montamarta, pp.kk. 0+000-15+085.

Subtramo Montamarta-Asturianos, pp.kk.0+000-80+473.

Subtramo Asturianos-Tera Norte Padornelo, pp.kk.0+000-34+716.

Esta alternativa con origen en Olmedo, cruza el LIC del río Adaja mediante un viaducto de 130 m, sigue el trazado del ferrocarril Segovia-Medina hasta las proximidades de Medina del Campo donde se ha previsto un PAET y continúa hasta el sur de la localidad de Castronuño. Desde aquí se alcanza la vega del Duero por la margen izquierda para cruzarlo a la altura de Monte la Reina con un viaducto de 430 m de longitud y seguir el corredor actual hasta Zamora. Desde Zamora hasta el final de la actuación bordea el LIC de la Sierra de la Culebra por el norte hasta alcanzar el Valle del Tera a la altura de Mombuey y pasa por el norte de Puebla de Sanabria.

Su incidencia sobre la Sierra de la Culebra y la Sierra de la Cabrera será la misma que para la alternativa AN. Transcurre en unos 33 Km al norte de la ZEPA de Tierra Campiñas, separándose de su límite entre 100 m y 3 km. Se aproxima en unos 800 m al extremo del LIC y ZEPA de las riberas de Castronuño. Finalmente, transcurre en unos 5,5 Km. por el límite espacio natural del encinar de Monte la Reina. Como la alternativa AN, atraviesa el LIC de la subcuenca del río Tera mediante viaducto de 700 m.

Desde el punto de vista socioeconómico esta alternativa transcurre a menos de 500 m de los siguientes núcleos: Olmedo, Medina del Campo, Castronuño, Fresno de la Ribera, Barrio de Villagodio (Zamora), La Hiniesta, Montamarta, Val de Santamaría, Valdemerilla, Cernadilla, Entrepeñas, Otero de Sanabria, Triufé, Castellanos, Castro de Sanabria, San Miguel de Lomba y San Martín del Terroso. Es en el último subtramo Asturianos-Puebla de Sanabria donde se producen las mayores afecciones a la población. Esta alternativa no afecta a terrenos de viñedos incluidos en la D.O de Rueda. Esta alternativa permitirá una mayor vertebración territorial en torno al núcleo de mayor potencial de desarrollo de la comarca (Medina del Campo), aparte de Zamora, y por su conexión con Salamanca.

En cuanto a los sobrantes de tierra, su volumen estimado en este caso es de 13.308.000 m³.

Alternativa CS: con su origen también en Olmedo, es igual a la anterior desde el punto de vista medioambiental entre dicho origen y Zamora y, a partir de este punto, medioambientalmente es igual a la alternativa AS.

Desde el punto de vista socioeconómico esta alternativa transcurre a menos de 500 m de los siguientes núcleos: Olmedo, Medina del Campo,

Castronuño, Fresno de la Ribera, Barrio de Villagodio (Zamora), La Hiniesta, Montamarta, Val de Santamaría, Valdemerilla, Cernadilla, Entrepeñas, Otero de Sanabria, Puebla de Sanabria, Lobeznos y Pedralba de la Pradería.

En cuanto a los sobrantes de tierra, la alternativa CS originará un volumen aproximado de 13.082.000 m³.

Características del trazado: Se ha previsto en todas las alternativas, la explotación con vía doble banalizada (circulación indistinta de los trenes por una u otra vía en cualquiera de los dos sentidos de circulación).

El acceso a Lubián se ha diseñado en vía única, al tratarse de un aprovechamiento de la vía actual, con su correspondiente renovación integral.

Todas las alternativas se han diseñado para velocidades de 350 km./h y superiores, excepto en el paso por Zamora y el acceso a Lubián. Los parámetros geométricos en planta y alzado son:

Radio mínimo excepcional de 7.250 y normal de 8.050 m.

Pendientes máximas normales de 15% (20% excepcionalmente).

Se ha llevado a cabo un estudio en el que se realizan consideraciones generales sobre la ubicación de préstamos y vertederos, por lo que en sucesivas fases será necesario entrar en detalle y profundizar sobre los mismos.

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 describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: geología y geomorfología, hidrología superficial y subterránea, edafología, vegetación, fauna, paisaje, población, especialización económica, planeamiento urbano, patrimonio histórico-artístico y vías pecuarias.

El estudio destaca, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental los siguientes: el río Duero, como elemento principal de la red hidrográfica en la zona; los primitivos encinares supramediterráneos en la zona del Duero; los bosques de ribera de los ríos Tera y Duero, con enclaves forestales húmedos importantes como las riberas de Castronuño; la vegetación palustre asociada a zonas de inundación de lagunas estacionales y arroyos y ríos como Zapardiel o Salado; las aves esteparias de los cultivos de secano y baldíos; las rapaces presentes en los pinares de Medina del Campo; y los mamíferos, destacando principalmente al lobo en Castronuño, Monte la Reina y en mayor concentración en la Sierra de la Culebra; las importantes colonias de ardeidas presentes en las Riberas de Castronuño y la Dehesa de San Pelayo; y los espacios naturales protegidos de La Sierra de la Culebra (LIC), las Riberas de Castronuño y la Tierra de Campiñas (ZEPAs y LICs), y las Riberas del Duero, de la Subcuenca del río Adaja y de la Subcuenca del río Tera (LICs).

El impacto producido sobre algunos de los recursos inventariados, es mínimo y sin apenas diferencias entre las cuatro alternativas, como el impacto sobre aspectos geológicos y geomorfológicos, sobre el suelo durante la fase de obras, debido fundamentalmente al paso de la maquinaria, y sobre el patrimonio cultural, que será moderado en todas las alternativas.

Asimismo, los impactos característicos significativos de las diferentes alternativas atendiendo a las peculiaridades del medio donde se insertan son:

Alternativa AN: Con respecto a la hidrología, esta alternativa presenta un impacto moderado, ya que aunque cruza diversos ríos, lo hace en viaductos y puentes, siempre respetando el cauce de éstos. Así, el río Duero (LIC) se cruza mediante un viaducto de 600 m de longitud, como también se cruzan en viaducto los ríos Perú, Valdeolivios, Bajoz, Adalía, Bebederos, Ricobayo, Esla (LIC) y Tera (LIC).

El impacto sobre la vegetación, causada fundamentalmente por el desbroce y despeje de la zona a ocupar, se considera moderado, aunque cabe destacar los producidos en las inmediaciones de los ríos (vegetación de ribera), los cercanos al Monte la Reina (encinar y pinar) y la Sierra de la Culebra (melojar y pinar), y las áreas de bosques mixtos caducifolios en el tramo Tera Norte Padornelo.

El impacto sobre la fauna más importante lo constituye el efecto barrera que provocará la infraestructura, fundamentalmente entre la Sierra de la Culebra (LIC) y la Sierra de la Cabrera, y entre el Monte la Reina y Castronuño (ZEPa y LIC) donde destaca la presencia de lobos, siendo este efecto más acusado en la Sierra de la Culebra, donde se concentra la mayor población de lobos de toda España. Sólo en estas áreas, el impacto

puede calificarse de severo, ya que en el resto, el impacto será moderado. Cómo transcurre el trazado con respecto a estos espacios naturales, puede observarse en el Anexo II de esta declaración de impacto ambiental.

El impacto paisajístico se considera moderado, aunque la vega del Duero, así como el entorno de Puebla de Sanabria a Lubián, presentan una alta fragilidad visual.

En esta alternativa, la capacidad de absorción de la infraestructura es pequeña, debido a los amplios horizontes dominados por llanuras del primer tramo Matapozuelos Autovía-Zamora, lo que hace visualizable la infraestructura desde los núcleos de población cercanos, si bien la altura de estos taludes es en general baja, ya que oscilan entre 0 m y 10 m de altura.

En cuanto al impacto acústico, es moderado en todas aquellas poblaciones que se encuentren a más de 250 m del trazado. Así, hay algunos pueblos que se pueden ver más directamente afectados por encontrarse a menos de 250 m, como son: el Barrio de Villagodio (entrada a Zamora), La Hiniesta, Montamarta, Val de Santamaría, Valdemerilla, Cernadilla, Entrepeñas, Otero de Sanabria, Triufé, Castellanos, Castro de Sanabria, San Miguel de Lomba y San Martín del Terroso.

Desde el punto de vista de ocupación de suelo agrario, lo más significativo es la afección sobre los viñedos (Denominación de Origen de Rueda) y los cultivos de regadío, aunque el porcentaje afectado no llega al 2 %. Asimismo, en cuanto a la afección del suelo no urbanizable, el de interés ecológico es el más destacable en el subtramo Matapozuelos-Correes, mientras que en el subtramo Asturianos-Padornelo Norte, el más afectado es el suelo no urbanizable de interés forestal.

Alternativa AS: Con respecto a la hidrología, esta alternativa presenta un impacto similar al descrito con anterioridad para la alternativa AN.

El impacto sobre la vegetación, se considera también moderado aunque presenta una mayor afección en las cercanías de la Sierra de la Culebra (LIC), ya que la traza transcurre en esta alternativa, unos cinco kilómetros por el límite del espacio natural, afectando fundamentalmente a manchas de melojar.

El impacto sobre la fauna más importante lo constituye el efecto barrera que provocará la infraestructura, fundamentalmente entre la Sierra de la Culebra y la Sierra de la Cabrera.

El impacto paisajístico se considera moderado, al igual que en la alternativa anterior.

El impacto acústico es también moderado en toda la alternativa, pudiendo afectar únicamente a las poblaciones situadas a menos de 250 m como son: el Barrio de Villagodio (entrada a Zamora), La Hiniesta, Montamarta, Val de Santamaría, Valdemerilla, Cernadilla, Entrepeñas, Otero de Sanabria, Puebla de Sanabria, Lobeznos y Pedralba de la Pradería.

Desde el punto de vista de ocupación del suelo agrario y no urbanizable, el impacto es muy similar a la alternativa anterior, aunque la afección al suelo no urbano de interés forestal en esta alternativa, es menor que en la alternativa anterior.

Alternativa CN: Con respecto a la hidrología, esta alternativa presenta un impacto moderado, aunque cruza más ríos que las alternativas con origen en Matapozuelos, y por tanto presenta un mayor índice de impacto en este aspecto.

Sin embargo, el cruce también se realiza mediante viaductos y puentes, siempre respetando el cauce de los ríos. Así, el río Duero (LIC) se cruza mediante un viaducto de 428 m de longitud, como también se cruzan en viaducto los ríos Adaja (LIC), Zapardiel, Trabancos, Pitanza, Castronuño (ZEPa y LIC), Guareña, Ricobayo, Esla y Tera (LIC).

El impacto sobre la vegetación, causada fundamentalmente por el desbroce y despeje de la zona a ocupar, se considera moderado, aunque cabe destacar los producidos en las inmediaciones de los ríos (vegetación de ribera), los cercanos a la Sierra de la Culebra (pinar y melojar), y las áreas de bosques mixtos caducifolios en el tramo Tera Norte Padornelo.

El impacto sobre la fauna más importante, lo constituye el efecto barrera que se producirá entre la Sierra de la Culebra y la Sierra de la Cabrera, como ya se ha mencionado anteriormente, y el impacto sobre la fauna de los LICs y ZEPAs de «Riberas de Castronuño» (colonias de ardeidas) y «Tierra de Campiñas» (rapaces). No obstante, el impacto es moderado para esta alternativa.

El impacto paisajístico también se considera moderado, aunque la capacidad de absorción de la infraestructura es mayor que en las alternativas con origen en Matapozuelos.

El impacto acústico es moderado en todas aquellas poblaciones que se encuentren a más de 250 m del trazado. Así, hay algunos pueblos que se pueden ver más directamente afectados por encontrarse a menos de 250 m, como son: Olmedo, Medina del Campo, Castronuño, Fresno de la Ribera, el Barrio de Villagodio (entrada a Zamora), La Hiniesta, Montamarta, Val de Santamaría, Valdemerilla, Cernadilla, Entrepeñas, Otero

de Sanabria, Triufé, Castellanos, Castro de Sanabria, San Miguel de Lomba y San Martín del Terroso.

Desde el punto de vista de ocupación de suelo agrario, lo más significativo es la afección sobre la vega del Duero. Asimismo, en cuanto a la afección al suelo no urbanizable, el de protección de pinares y el de protección de las márgenes del Duero, son los más destacados en el subtramo Olmedo-Coreses, mientras que en el subtramo Asturianos-Padornelo Norte, el más afectado es el suelo no urbanizable de interés forestal.

Alternativa CS: Con respecto a la hidrología, esta alternativa presenta un impacto similar al descrito con anterioridad para la alternativa CN.

El impacto sobre la vegetación, se considera también moderado aunque presenta una mayor afección en las cercanías de la Sierra de la Culebra (LIC) ya que la traza transcurre en esta alternativa unos cinco kilómetros por el límite del espacio natural, afectando fundamentalmente a manchas de melojar.

El impacto sobre la fauna más importante, lo constituye el efecto barrera que provocará la infraestructura, fundamentalmente entre la Sierra de la Culebra y la Sierra de la Cabrera; aunque también es muy importante la afección sobre las Riberas de Castronuño y la Tierra de Campiñas.

El impacto paisajístico se considera moderado, al igual que en la alternativa anterior.

El impacto acústico es moderado, aunque hay algunos pueblos que se pueden ver más directamente afectados por encontrarse a menos de 250 m, como son: Olmedo, Medina del Campo, Castronuño, Fresno de la Ribera el Barrio de Villagodio (entrada a Zamora), La Hiniesta, Montamarta, Val de Santamaría, Valdemerilla, Cernadilla, Entrepeñas, Otero de Sanabria, Puebla de Sanabria, Lobeznos y Pedralba de la Pradería.

Desde el punto de vista de ocupación del suelo, el impacto es igual que en la alternativa anterior.

Como es lógico, el tramo con más longitud, el de Olmedo Centro, presenta mayor valor de impacto que el tramo de Matapozuelos Autovía, más corto.

Sin embargo, también se han tenido en cuenta las posibles molestias a la población de la fase de funcionamiento. De esta forma, resultan más favorables los tramos Olmedo Centro y Tera Sur Padornelo, frente a los tramos Matapozuelos Autovía y Tera Norte Padornelo.

El estudio de impacto ambiental incluye las siguientes medidas preventivas y correctoras: revegetación de todos los taludes para evitar procesos erosivos, mediante hidrosiembras y plantaciones; jalonamiento de protección de recursos inventariados a proteger, como hábitats de interés, yacimientos, espacios naturales, etc.; protección del sistema hidrológico mediante balsas de decantación y drenajes transversales y longitudinales; protección acústica con pantallas; protección de la fauna mediante pasos de fauna y limitación del periodo de obra en épocas de reproducción y cría; integración paisajística de taludes estructuras y obras de drenaje; restauración de riberas mediante procesos de revegetación; protección del patrimonio; protección de cultivos mediante riegos para el control de la emisión de polvo y partículas, etc.

ANEXO IV

Resumen de las alegaciones presentadas en el trámite de información pública

Durante el periodo de información pública se han recibido un total de 2.837 alegaciones.

Los aspectos ambientales más significativos de estas alegaciones, son los que se describen a continuación:

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León incluye cuatro informes de diferentes departamentos de esta consejería, a saber:

La Dirección General de Calidad Ambiental, informa que habría que considerar la ubicación, superficie ocupada y volumen de los vertederos de materiales estériles necesarios en la realización de movimiento de tierras, así como tomar las medidas preventivas oportunas para que en los vertederos de materiales considerados «estériles de obra», no se evacuen otros tipos de residuos que no sean los que inicialmente se determinen.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora, recomienda que las obras eviten en la medida de lo posible la afección a los montes próximos, en especial al monte de El Carbizo en Morerueta de Tábara, se propone que se derribe el menor número de árboles posibles y se proceda al traslado de los más valiosos a otros lugares idóneos.

La Sección de Espacios Naturales de este mismo servicio territorial de Zamora, rechaza las alternativas de Tera Norte Padornelo, por la afección a la zona de influencia socioeconómica del Parque Natural de Lago de Sanabria y al LIC de las Riberas del río Tera, por lo que propone la alternativa Tera Sur Padornelo.

Asimismo, propone medidas de prevención para evitar la contaminación accidental del suelo, la contaminación atmosférica en las distintas fases de construcción, la contaminación acústica y las vibraciones.

Por último, la Sección territorial 3.^a del Servicio territorial de Medio Ambiente de Zamora, indica afecciones leves y la recomendación de garantizar el paso transversal de vías pecuarias.

El Servicio Territorial de Agricultura y Ganadería de Zamora de la Junta de Castilla y León expone que a la altura del término municipal de Pozuelo de Tábara, el trazado de la línea corta la futura zona regable de la Tierra de Tábara, con el consiguiente perjuicio a las infraestructuras rurales y manejo del citado regadío. Por todo ello, recomienda que se tomen medidas, ya sea de modificación del trazado o correctoras con el fin de minimizar las consecuencias negativas que supondría la ejecución de la obra en su actual diseño.

La Dirección Gral. de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León manifiesta su total apoyo a la alternativa Olmedo Centro-Tera Norte Padornelo.

El Área de Acción Territorial de la Diputación de Valladolid no hace alegaciones ambientales, sino unas puntualizaciones técnicas sobre los pasos inferiores y superiores a los que afectará la infraestructura.

Los Ayuntamientos de Olmedo (Valladolid), Puebla de Sanabria, Lubián, Mombuey, Matapozuelos y Robleda de Cervantes (Zamora) consideran que deberán tomarse medidas correctoras para minimizar el impacto acústico y paisajístico derivado de la infraestructura, cuando ésta transcurra próxima a viviendas. Asimismo, los Ayuntamientos de Puebla de Sanabria y Lubián, así como la Asociación para el Desarrollo Integrado de Sanabria y Carballeda (ADISAC), solicitan que se contemple el 1 % cultural, tal y como establece la legislación vigente, aplicándolo preferentemente en el ámbito territorial de los municipios afectados, para la mejora de su patrimonio cultural (recuperación del Camino de Santiago, rehabilitación de fuentes, molinos, etc.).

El Ayuntamiento de Olmedo (Valladolid) solicita que el trazado se desplace a una distancia de al menos 2.000 m del casco urbano; así como que se respete la continuidad de todos los caminos agrícolas existentes y se proceda a la restauración del espacio ocupado por la línea actual. Señala que no se han tenido en cuenta sus alegaciones de abril de 1999 en ese sentido.

El Ayuntamiento de Castronuño (Valladolid) señala que la reserva integral de las Riberas de Castronuño, que es a su vez ZEPA, se va a ver afectada por las obras de la alternativa Olmedo Centro, lo que incidirá en la consecución de los objetivos del proyecto LIFE II de restauración ambiental, que se está llevando a cabo para favorecer la fauna actualmente existente y facilitar la ocupación por nuevas especies en dicha zona.

También hace mención al impacto acústico y paisajístico que supone el proyecto para la población así como la fragmentación que produce entre diversas infraestructuras municipales de carácter básico, y el resto del pueblo.

Los Ayuntamientos de Asturianos, Otero de Bodas y Mombuey (Zamora), Olmedo y Medina del Campo (Valladolid) alegan que en la reposición de caminos que se haga tras la fase de obra, deberían contemplarse la totalidad de los caminos antiguos, vías pecuarias y trazados ya existentes, conservándose las mismas características que tenían con anterioridad a las obras (anchura, accesos a parcelas y/o fincas) y realizándose los oportunos pasos de fauna.

Los Ayuntamientos de San Cebrián de Castro (Zamora), Ventosa de La Cuesta (Valladolid) y Morales de Toro (Zamora) alegan que la infraestructura causará un impacto agrícola considerable, al producirse la fragmentación de cultivos de regadío y de fincas con aprovechamiento agrícola.

En particular, el ayuntamiento de San Cebrián de Castro, rechaza el trazado propuesto a su paso por el término municipal, fundamentándose en las posibles afecciones ambientales debidas a la fragmentación de áreas arboladas y de labranza, así como el coto privado de caza que se atraviesa y a los movimientos de tierra previstos.

El Ayuntamiento de Toro (Zamora) considera que la alternativa Matapozuelos Autovía, es la que menor impacto produce económicamente porque atraviesa zonas de cultivo de secano en vez de la vega de Toro y ecológicamente porque las Riberas del Duero, así como su flora y fauna, no se verán afectadas.

Este ayuntamiento, apunta que la única zona sensible, ecológicamente hablando, es la del Monte la Reina, cuyo encinar debería ser evitado por el trazado. También entienden necesaria la construcción de un elevado número de pasos inferiores para fauna.

El Ayuntamiento de Zamora considera necesario que, tanto a nivel de trazado como en la ejecución concreta de la obra, se tenga en cuenta la fragmentación producida sobre la población de los barrios del norte respecto del resto de la trama urbana, y que se contemplen soluciones constructivas que garanticen la necesaria permeabilidad entre ambas.

El Ayuntamiento de Siete Iglesias (Valladolid) manifiesta su oposición al trazado denominado Olmedo Centro, ya que el impacto acústico afectaría

a la colonia de avutardas existentes en los cultivos de secano, así como a las comunidades de rapaces y más esporádicamente a ejemplares de lobo y jabalí. Asimismo, el trazado propuesto afectaría a las riberas del río Trabancos, y, muy especialmente, a la desembocadura del arroyo de la Reguera en el río mencionado.

El Ayuntamiento de Cobrerros (Zamora) así como la comunidad de vecinos de dicho municipio, solicita que se respeten todas las construcciones existentes; se mantenga la configuración natural del terreno para causar el mínimo impacto ambiental; se respeten los usos del suelo, agrarios, forestales, etc.; se mantengan y reparen todos los elementos posibles afectados, pasos de agua, de ganado, de fauna, de carreteras, vías pecuarias, etc.; y asimismo, se repongan y/o compensen económicamente al ayuntamiento y a los particulares, los daños y perjuicios causados por las obras.

Los Ayuntamientos de Tábara, Faramontanos de Tábara, Litos, Moruela de Tábara, Ferreras de Abajo, Fresno de la Ribera (Zamora) y La Seca (Valladolid) no realizan alegaciones ambientales sobre el estudio, limitándose a considerar aspectos técnicos y/o logísticos del proyecto, como por ejemplo, las ubicaciones de los puestos de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET) previsibles.

El Ayuntamiento de La Seca (Valladolid) señala afecciones a la estructura productiva del término municipal asociada a la Denominación de Origen de Rueda, manifestando rechazo por la alternativa de Matapozuelos Autovía.

El Ayuntamiento de Monfarracinos (Zamora) solicita que se modifique la ubicación de la reposición del camino que está prevista por medio de la estructura PS 5.4.

RENFE propone nuevas medidas mitigadoras para los impactos producidos, así considera que:

Se deberían estudiar rutas de transporte de los materiales, menos impactantes sobre el medio o adoptar medidas especiales en días en que las condiciones atmosféricas y la potencial afección (zonas habitadas, cultivos) sean de máximo riesgo.

Habría que realizar un dimensionamiento de drenajes y canalizaciones en función de cálculos de avenidas, incorporar medidas de protección contra la erosión y el descalce y para la no afección a los flujos subterráneos.

Se debería garantizar que las medidas de protección de la vegetación y de integración paisajística, perduren en el tiempo, mediante la adopción de soluciones de fácil mantenimiento, incorporando partidas presupuestarias para su mantenimiento en el periodo de garantía.

Se propone la realización de un estudio pormenorizado de la afección a núcleos reproductores de lobo en las zonas identificadas, así como el diseño de forma coordinada, de los pasos de fauna ya previstos o construidos en otras infraestructuras, garantizando su uso por las especies para quienes fueron pensadas.

En las zonas más sensibles, donde el efecto barrera es más severo, debería realizarse un estudio de fragmentación de hábitats y de corredores.

También se destaca la posible afección a ejemplares de cigüeña negra, y a distintos enclaves naturales y su fauna asociada, con cierto valor naturalístico, como los sotos del Duero, la Laguna de Castrillo, la Reserva Natural de Castronuño, etc.

Se deberían programar las operaciones de obra susceptibles de generar ruido, en especial las acciones de voladuras. Así, se propone para otras fases de estudio, la realización de un trabajo de campo previo, sobre las principales afecciones de carácter fónico que pudieran producirse como consecuencia del nuevo trazado, en especial en las zonas detectadas como más sensibles.

El proyecto debe garantizar la reposición aceptable, en tiempo y en forma, de servidumbres (caminos agrícolas, acequia, vías pecuarias, etc.), así como el control de un adecuado tratamiento de suelos con alto valor agrológico que permita, entre otros, su aprovechamiento posterior en tareas de restauración.

También se recomienda valorar la necesidad de adoptar medidas compensatorias adecuadas.

Respecto al patrimonio cultural, deberían actualizarse los datos sobre yacimientos arqueológicos y bienes del patrimonio, así como garantizar un control exhaustivo y pormenorizado de las tareas de excavación.

La Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León manifiesta su rechazo a las alternativas de Tera Norte Padornelo, que transcurre por los términos de Castellanos de Sanabria, Castro, Triufé y Remesal, por los siguientes motivos: impacto acústico a la población por la proximidad del trazado a las viviendas; impacto sobre la vegetación y la fauna del río Tera y sus inmediaciones; impacto paisajístico en el Valle del Tera y en el término de Puebla de Sanabria; impacto en los usos del suelo; impacto sobre vías pecuarias, en el término de Castellanos, por atravesar la Cañada Real sanabresa; impacto sobre enclaves arqueológicos conocidos (Triufé y Castro) e impacto socioeconómico.

La Asociación Cultural Furueto solicita que en el municipio de Santa Coloma de Sanabria (Zamora), se tenga en cuenta la necesidad de habilitar un paso para carruajes o para el ganado a uno y otro lado de la vía de alta velocidad, para facilitar a los ganaderos de la localidad el que puedan seguir alimentando con normalidad a su ganado.

El Consejo Regulador de la Denominación de Origen Rueda apoya la alternativa Olmedo Centro-Tera Norte Padornelo, ya que parece la menos perjudicial, atendiendo a criterios ambientales, funcionales, económicos y territoriales.

Respecto al estudio, alega que no se contempla adecuadamente en las «características principales del entorno», la verdadera importancia cultural y económica del viñedo y de la Denominación de Origen Rueda.

El grupo municipal socialista del Ayuntamiento de Medina del Campo hace constar en sus alegaciones, que el acceso del tren por Medina del Campo, debería pasar por el Norte de la ciudad, en lugar del que se contempla en el proyecto, ya que de esta manera no se perjudicaría el desarrollo urbanístico de la ciudad, evitando la fragmentación del suelo urbano.

También señala la importancia de que la realización del proyecto se acometa con el máximo respeto y protección del medioambiente, al objeto que el trazado no deteriore los espacios protegidos o zonas declaradas de interés.

El grupo municipal socialista del Ayuntamiento de Zamora rechaza el trazado propuesto sobre la vía actual a la salida de Zamora por su afección al bosque de Valorio, y propone trazado alternativo en túnel desde el Túnel del Bolón hasta el Puente de Valderrey.

El grupo municipal del Partido Popular del Ayuntamiento de Puebla de Sanabria manifiesta su conformidad con el proyecto y señala la conveniencia de evitar en lo posible las afecciones a las propiedades, las viviendas y los valores ambientales de la comarca de Sanabria.

CC.OO. en Castilla y León de la Federación de Comunicación y Transporte y UGT en Castilla y León de la Federación Regional de Transportes, Comunicaciones y Mar consideran, que las poblaciones de Medina del Campo y Toro, deberían ser puntos fijos de la traza de cualquier proyecto de mejora del corredor ferroviario, ya que de no ser así, el impacto sobre los mismos sería muy importante, pues no sólo produciría un efecto barrera de los municipios, sino también un retroceso en su contexto socioeconómico.

Los vecinos de los pueblos de Terroso, San Martín de Terroso, Santa Colomba, Cobrerros, San Miguel de Lomba, Riego, Barrio y Castro de Sanabria se oponen a las alternativas de Tera Norte Padornelo, ya que representa un impacto social, económico y ambiental para dichos municipios.

Se afectará a la zona de influencia socioeconómica del parque natural Lago de Sanabria, al plan piloto de Desbroce de Matorral desarrollado por la Consejería de Medio Ambiente, al futuro humedal de Agua Cernida, en Terroso y San Martín de Terroso, a la población por el impacto acústico y paisajístico, al patrimonio histórico, y por último, aumentará la ya existente fragmentación, producida por otras infraestructuras que transcurren por la comarca.

Los vecinos de Triufé de Sanabria, Castellanos de Sanabria (Zamora) y personas de otras provincias manifiestan su más absoluto rechazo a la alternativa de Tera Norte Padornelo, a causa de las afecciones causadas por ruido, vibraciones e inducción electromagnética, fragmentación de los términos municipales y alteración del paisaje y de la tranquilidad, que se consideran valores primordiales de la zona como generadores de atracción de turismo rural. Asimismo, se considera impactante el cruce sobre el río Tera.

Estas alegaciones se presentan con un formato común, propuesto por el Ayuntamiento de Puebla de Sanabria, presentándose un total de 2.766 alegaciones ambientales particulares de este tipo.

El resto de alegaciones hacen referencia a aspectos no ambientales del proyecto, por lo que no se recogen.

6349

RESOLUCIÓN de 10 de marzo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «Dársena de yates en el puerto de Cartagena», promovido por IZAR Construcciones Navales, Sociedad Anónima.

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 el 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 la obra,