

citada orden, el jurado encargado del fallo para la concesión del premio «Aguja de Oro» correspondiente a 2007, designado por Orden del Ministerio de Cultura de fecha 20 de junio de 2007, estaba formado por los siguientes especialistas en el mundo de la moda:

Doña Belén Zavala Fernández.  
Doña Eugenia de la Torriente Larrañaga.  
Don Gervasio Pérez González.  
Don Jesús María Montes-Fernández.  
Don Federico Reparaz González de Castejón.  
Doña Lola Carretero Herranz.  
Don Lucas Arraut Barreoeta.  
Doña María Vela Zanetti.  
Doña Marta Lasierra Cristóbal.  
Don Pedro Narváez García.  
Don Baruc Corazón Brabo.  
Doña Eleonora Salvatore Dominguín.  
Doña Candela Cort Sainz.  
Don Juan Duyos Román.  
Doña Lola Sralenhoef.  
Doña Martina Klein Korin.  
Don Modesto Lomba Caneda.  
Doña Vera Herrero Mercader.  
Doña Celia Forner Aguado.  
Doña Adoración Herrador Carpintero.

Constituido el jurado, emitido el fallo y elevado éste a través del Director General de Bellas Artes y Bienes Culturales, resuelvo:

Conceder el premio «Aguja de Oro» del Diseño de Moda, en su edición correspondiente a 2007, a don Nicolas Ghesquière, Director creativo de la firma Balenciaga.

Madrid, 28 de septiembre de 2007.—El Ministro de Cultura, César Antonio Molina Sánchez.

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

**18473** *RESOLUCIÓN de 1 de octubre de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto Línea de alta velocidad Madrid-Salamanca, tramo Medina del Campo-Salamanca (Valladolid, Salamanca).*

El estudio informativo a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado b) del grupo 6 del anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 1.2, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, procediendo formular su declaración de impacto ambiental de acuerdo con el artículo 4.1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la ejecución del procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la proposición de las declaraciones de impacto ambiental.

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

1. Información del proyecto: Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.—El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

Con la ejecución de las actuaciones definidas se conseguirá la modernización del eje ferroviario mediante la implantación de una línea de altas prestaciones en el tramo Medina del Campo-Salamanca. De esta forma se conseguirá la mejora de la fiabilidad, de las prestaciones y de los tiempos de viaje; al integrar el tramo en la Red de Alta Velocidad del Norte y Noroeste de España, mediante la conexión con la línea Madrid-Segovia-Valladolid.

La actuación propuesta está integrada en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) 2005-2020, en la red de Altas Prestaciones.

Los términos municipales afectados por el estudio informativo son los siguientes: El Campillo, Braojos de Medina, Carpio y Fresno el Viejo, en la provincia de Valladolid; y Cantalapiedra, Villaflores, Cantalpino, El Pedroso de la Armuña, Pitiegua, Gomecello, Villaverde de Guareña, Cas-

tellanos de Moriscos, Moriscos, Cabrerizos y Salamanca, en la provincia de Salamanca (Castilla y León).

El trazado tiene su inicio en el término municipal de El Campillo, en el p.k. 10+000 de la línea Medina del Campo-Salamanca, y finaliza en el p.k. 75+868, en el término municipal de Salamanca, a 300 metros de la entrada de la estación de viajeros de la ciudad. La longitud del tramo objeto es de unos 66 kilómetros.

En el estudio de impacto ambiental se han diferenciado dos zonas:

| Zona                                 | pp.kk.         | Longitud       |
|--------------------------------------|----------------|----------------|
| Zona 1. Medina del Campo-Cantalpino. | 10+000 –41+620 | 31.620 metros. |
| Zona 2. Cantalpino-Salamanca.        | 41+620 –75+868 | 34.248 metros. |

Las actuaciones consistirán en la construcción de una plataforma ferroviaria paralela a la vía actual (dispuesta en ancho ibérico sin electrificar) que permitirá la futura conexión a través de una línea de ancho UIC (1.435 mm), manteniendo unas condiciones geométricas que permitan discurrir a velocidades superiores o iguales a 220 km/h, con la excepción de un tramo existente a su paso por el núcleo de Gomecello, entre los pp.kk. 60+584 y 68+604, en el cual el promotor propone una variante de trazado.

Será necesaria la construcción de 6 pasos superiores, 6 pasos inferiores, 2 pasarelas peatonales, una modificación de un estribo en un paso superior, 3 puentes y la modificación de las estaciones de El Campillo (p.k. 11+958) y Carpio del Campo (p.k. 21+460), así como al apeadero de Fresno El Viejo (p.k. 24+850), en la Zona 1; mientras que en la Zona 2, se modificarán parcialmente el apeadero de Cantalpino y la estación de El Pedroso de la Armuña.

En el estudio informativo se suprimen en total 14 pasos a nivel, dos de ellos se reponen mediante una pasarela peatonal, en el p.k. 21+210 en la estación de Carpio del Campo y p.k. 24+565 en la estación de Fresno el Viejo. Las características del trazado planteado, paralelo al existente, obligan a respetar las obras de drenaje transversal existentes en la vía actual. Las características de los puentes que se diseñan en el estudio informativo son:

| Denominación              | p.k.   | Dimensiones                                |             |
|---------------------------|--------|--|-------------|
|                           |        | Longitud                                   | Vanos       |
| Puente del río Trabancos. | 26+150 | 46 m.                                      | 2 (23 m).   |
| Puente del río Mazores.   | 37+720 | 41 m.                                      | 2 (20,5 m). |
| Puente del río Poveda.    | 40+785 | Esta estructura se ampliará en 9,3 metros. |             |

Los movimientos de tierra necesarios para la ejecución de las actuaciones definidas en el estudio informativo se resumen a continuación:

| Zona            | Excavación en desmonte (m³) | Terraplén (m³) | Material a vertedero (m³) |
|-----------------|-----------------------------|----------------|---------------------------|
| 1               | 457.007,87                  | 235.444,18     | 221.563,69                |
| 2               | 698.654,00                  | 1.003.793,00   | —                         |
| Total . . . . . | 1.155.661,87                | 1.239.237,18   | 221.563,69                |

En la variante propuesta en Gomecello, se han estudiado dos alternativas de trazado (alternativas 1 y 2), las cuales tienen su origen en el límite del término municipal de Gomecello, junto al cruce de la vía existente con el arroyo Valhondos (p.k. 60+584). Tras atravesar los términos municipales de Gomecello, Villaverde de Guareña y Castellanos de Moriscos, se aproximan nuevamente a la vía hasta situarse de nuevo paralelas a la plataforma ferroviaria existente (p.k. 68+604).

El trazado para la variante de Gomecello finalmente seleccionado corresponde a una de las dos alternativas propuestas por el Ayuntamiento de Gomecello, tras el periodo de Información Pública, designada 'Alternativa B'. Esta alternativa discurre al norte de las alternativas propuestas en el estudio informativo, bordeando una franja de suelo clasificada como industrial. El trazado puede observarse en el croquis adjunto a la presente declaración.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.—El corredor del trazado se enmarca dentro de la comarca de las «Campiñas del Sur», en la Meseta Castellana y dentro de la depresión del Duero, en las provincias de Valladolid y Salamanca (Castilla y León). La morfología del terreno es suave a lo largo de toda la traza, haciéndose más accidentada hacia el sur. La red fluvial principal es transversal al corredor y se organiza entre las subcuencas de los ríos Poveda, Trabancos, Guareña y Tormes.

La cubierta vegetal actual está altamente modificada por el desarrollo de la actividad agraria de carácter extensivo presente en la zona. En el municipio de Cantalpino se encuentran formaciones de encinar en buen estado (*Quercus ilex*), así como parcelas de encinar adhesionado, en la margen occidental de la línea ferroviaria actual. Existen dos zonas de encinar denso en el inicio de la Zona 2 (Cantalpino-Salamanca), la primera localizada hacia el sur de la actual línea férrea (entre los pp.kk. 43+772 y 45+272), y la segunda al norte de dicha línea (entre los pp.kk. 46+272 y 46+972). Asimismo, existen dos zonas de dehesa abierta junto a estos encinares, la primera entre los pp.kk. 43+772 y 45+272, y la segunda entre los pp.kk. 46+972 y 47+372.

Entre Medina del Campo y Cantalpino, y cercanos a la vía en el punto de inicio, existen los denominados «pinars-isla», consistentes en pinares de repoblación de *Pinus pinaster* y *Pinus pinea*, manchas arboladas de pequeña extensión diseminadas entre los campos de cultivo de la llanura cerealista. Entre El Campillo y Cantalpino la vegetación de ribera se caracteriza por la presencia de formaciones higrófilas de herbáceas como cañaverales, espadañales y carrizales. Entre Cantalpino y Salamanca, este tipo de formaciones están asociadas a las vaguadas y arroyos de régimen temporal que son atravesados por el trazado, y que están caracterizados por la presencia de arbustos espinosos, chopos, olmos y sauces.

La comunidad faunística de mayor relevancia es la de las aves esteparias, destacando la avutarda común (*Otis tarda*) y el sisón común (*Tetrax tetrax*). Las poblaciones de mayor valor se encuentran en zonas protegidas al norte del tramo proyectado. Con respecto a las especies que pueden condicionar el proyecto de construcción de la línea férrea, se cita la presencia de jabalí (*Sus scrofa*), en los encinares cercanos a la traza, y del lobo (*Canis lupus*), en la provincia de Salamanca.

Gran parte del corredor considerado (desde el inicio del tramo en El Campillo hasta el río Mazores), se encuadra dentro de la ZEPA «Tierra de Campiñas», ES0000204, espacio propuesto como LIC en Castilla y León, y que coincide en gran parte con la IBA «Tierra de Campiñas», número 61. Por otro lado, abunda la presencia de lagunas, localmente conocidas como «lavajos». Destaca el «Lavajo de las Lavanderas», situado en el Término Municipal de Carpio (Valladolid), y que está contemplado como Zona Húmeda de Interés Especial en Castilla y León (código VA-2), según Decreto 194/1994, de 25 de agosto.

En el área de estudio se pueden distinguir cinco tipos de hábitats naturales incluidos en la Directiva 92/43/CE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de fauna y flora silvestres: 'pastizales salinos mediterráneos (*Juncetalia maritimi*)', 'zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea' (prioritario), 'dehesas perennifolias de *Quercus sp.*', 'prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del Molinion-Holoschoenion' y 'bosques de galería de *Salix alba* y *Populus alba*'.

Dentro del conjunto de yacimientos arqueológicos y paleontológicos existentes en el área de actuación, destaca la presencia de los yacimientos «La Lavandera / Pata de la Gallina», (p.k. 18+050), en la provincia de Valladolid, y «Vallorio I» (p.k. 66+572) y «Vallorio II» (p.k. 66+872), en la provincia de Salamanca. Por último, son nueve las vías pecuarias cercanas a la vía férrea proyectada.

3. Tramitación.—La tramitación en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental se inició con fecha 28 de febrero de 2003, mediante la recepción de la memoria-resumen del estudio informativo del proyecto «Línea de alta velocidad Madrid-Salamanca. tramo Medina del Campo-Salamanca (Valladolid, Salamanca)». El 9 de marzo de 2003 se inicia el trámite de consultas previas, cuyo resultado se trasladó al promotor el 29 de julio de 2003.

La Dirección General de Ferrocarriles sometió el estudio informativo al trámite de Información Pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado, de 16 de octubre de 2003, número 248. Con fecha 1 de julio de 2005, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de la información pública.

4. Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones.—Durante el periodo de consultas previas se pidió la opinión respecto al proyecto, y se recibió respuesta, de los siguientes organismos:

| Relación de consultados   | Respuestas recibidas |
|---|----------------------|
| Dirección General para la Biodiversidad   | —                    |
| Confederación Hidrográfica del Duero  | X                    |
| Delegación del Gobierno en Castilla y León  | X                    |
| Subdelegación del Gobierno en Salamanca   | X                    |
| Subdelegación del Gobierno en Valladolid  | —                    |
| Diputación Provincial de Salamanca  | X                    |
| Diputación Provincial de Valladolid   | X                    |
| Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León | X                    |

| Relación de consultados   | Respuestas recibidas |
|---|----------------------|
| Dirección General del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León                    | X                    |
| Dirección General de Patrimonio y Bienes Culturales. Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León | X                    |
| Servicio de Investigación Agraria. Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León             | —                    |
| Dirección General de Infraestructuras y Servicios. Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones. RENFE      | X                    |
| Instituto Geológico y Minero de España  | —                    |
| Ayuntamiento de El Campillo (Valladolid)  | —                    |
| Ayuntamiento de Nueva Villa de las Torres (Valladolid)  | —                    |
| Ayuntamiento de Braojos de Medina (Valladolid)  | —                    |
| Ayuntamiento de Carpio (Valladolid)   | —                    |
| Ayuntamiento de Fresno el Viejo (Valladolid)  | —                    |
| Ayuntamiento de Cantalapiedra (Salamanca)   | —                    |
| Ayuntamiento de Villaflores (Salamanca)   | —                    |
| Ayuntamiento de Cantalpino (Salamanca)  | —                    |
| Ayuntamiento de Vallesa de la Guareña (Zamora)  | —                    |
| Ayuntamiento de El Pedroso de la Armuña (Salamanca)   | —                    |
| Ayuntamiento de Pitiegua (Salamanca)  | —                    |
| Ayuntamiento de Villanueva de los Pavones (Salamanca)   | —                    |
| Ayuntamiento de Cabezabellosa de la Calzada (Salamanca)   | —                    |
| Ayuntamiento de Villaverde de Guareña (Salamanca)   | —                    |
| Ayuntamiento de Gomecello (Salamanca)   | —                    |
| Ayuntamiento de Pedrosillo el Ralo (Salamanca)  | —                    |
| Ayuntamiento de Castellanos de Moriscos (Salamanca)   | —                    |
| Ayuntamiento de Moriscos (Salamanca)  | —                    |
| Ayuntamiento de Cabrerizos (Salamanca)  | —                    |
| Ayuntamiento de Villares de la Reina (Salamanca)  | —                    |
| Ayuntamiento de Salamanca (Salamanca)   | X                    |
| Departamento de Geografía. Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Salamanca                          | —                    |
| Cátedra de Ecología. Facultad de Ciencias de la Universidad de Salamanca  | —                    |
| Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Valladolid                           | X                    |
| Facultad de Ciencias. Universidad de Valladolid   | —                    |
| ADENA   | —                    |
| Ecologistas en Acción   | X                    |
| Greenpeace  | —                    |
| SEO/BirdLife  | X                    |
| Federación Ecologista de Castilla y León  | —                    |
| Arco Iris. Asociación Ecologista  | —                    |
| Grupo Ecologista Cárabo (GEC)   | —                    |
| Asociación Naturalista de Valladolid (ANVA)   | —                    |
| Asociación Vallisoletana Defensa del Medio Ambiente (AVDEM)   | —                    |

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

Afección acústica.—Efecto y medidas de protección frente al ruido y las vibraciones en las proximidades de núcleos urbanos, zonas residenciales o habitadas y entornos de fauna de interés; de acuerdo a las indicaciones de la Subdelegación del Gobierno en Salamanca, Ayuntamiento de Salamanca, el Departamento de Geografía de la Universidad de Valladolid y la Gerencia de Medio Ambiente de la Dirección General de Infraestructuras y Servicios de RENFE.

Recursos hídricos subterráneos e hidrología superficial.—Explotación local del sistema acuífero. Afecciones sobre los ríos Trabancos, Mazores y Poveda. Red de humedales presentes en la zona y Zonas Húmedas de Interés Especial. Aplicación de medidas de protección contra la erosión y los descargos; según señalan la Confederación Hidrográfica del Duero, la Dirección General del Medio Natural y el Servicio Territorial de Medio Ambiente en Valladolid, ambos de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León; la Gerencia de Medio Ambiente de la Dirección General de Infraestructuras y Servicios de RENFE, Ecologistas en Acción-Salamanca y SEO/BirdLife.

Patrimonio cultural. Vías pecuarias y Montes de utilidad pública.—Afección del trazado sobre el Patrimonio Histórico-Artístico y Arqueológico. Realización de prospecciones arqueológicas del conjunto del trazado y de las zonas de extracción de préstamos y de vertederos. Soluciones de permeabilidad que garanticen la continuidad de las vías pecuarias afectadas por el trazado; y posible afección sobre montes de utilidad pública, todo ello, de acuerdo con las indicaciones realizadas por los Servicios Territoriales de Cultura y de Medio Ambiente de Valladolid y de Salamanca, de las Consejerías de Educación y Cultura y de Medio

Ambiente, respectivamente, de la Junta de Castilla y León; la Gerencia de Medio Ambiente de la Dirección General de Infraestructuras y Servicios de RENFE y Ecologistas en Acción-Salamanca.

Vegetación y fauna asociada. Efecto barrera y permeabilidad transversal de la vía.—Formaciones vegetales más representativas en la zona y hábitats de interés comunitario. Comunidades faunísticas asentadas en el área de actuación, fauna de interés especial y/o incluida en catálogos de protección específicos (comunidad de aves esteparias). Efecto barrera de la obra sobre la fauna y soluciones de permeabilidad para la fauna silvestre, según las recomendaciones de el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, el Departamento de Geografía de la Universidad de Valladolid, la Gerencia de Medio Ambiente de la Dirección General de Infraestructuras y Servicios de RENFE, Ecologistas en Acción-Salamanca y SEO/BirdLife.

Presencia de espacios protegidos.—Posible afección a la ZEPa «Tierra de Campiñas», ES0000204, la IBA núm. 61 «Tierra de Campiñas» y a la Zona Húmeda «Laguna de las Lavanderas». Inventario detallado y posibles impactos en la avifauna presente en la zona; todo ello, de acuerdo con las indicaciones realizadas por la Dirección General del Medio Natural y el Servicio Territorial de Medio Ambiente en Valladolid, de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, la Gerencia de Medio Ambiente de la Dirección General de Infraestructuras y Servicios de RENFE, Ecologistas en Acción-Salamanca y SEO/BirdLife.

5. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.—Durante el periodo de Información Pública se han recibido un total de 15 alegaciones, procedentes de la Secretaría General de la Consejería de Medio Ambiente y la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento, ambas de la Junta de Castilla y León; los Ayuntamientos de Carpio, Gomecello, Cabrerizos y Cantalapedra; Ecologistas en Acción-Salamanca, S.E.O./BirdLife, la Asociación de Vecinos de Cabrerizos, el Grupo Popular del Ayuntamiento de Gomecello y dos particulares. Las principales conclusiones obtenidas de las alegaciones, relativas a las circunstancias que justifican el interés general de la línea, la concepción general de su trazado y la evaluación del impacto ambiental, se resumen a continuación.

Trazado: en primer lugar se considera la aprobación del trazado de la nueva línea de altas prestaciones por parte de los organismos de ámbito estatal y autonómico, si bien realizan una serie de recomendaciones que deberán ser tenidas en cuenta en el momento de redacción del proyecto constructivo.

El Ayuntamiento de Gomecello expresa su rechazo a las dos alternativas de trazado propuestas en el estudio informativo dentro de su término municipal. La causa de dicho rechazo estriba en la imposibilidad de desarrollo industrial que ambas soluciones conllevarían para el municipio. Ante esta circunstancia, el promotor acepta un cambio de trazado de la línea a su paso por Gomecello, adoptando finalmente la 'Alternativa B' que el propio Ayuntamiento propone.

Espacios protegidos: la solución planteada discurre a través de la ZEPa «Tierra de Campiñas», ES0000204, la IBA «Tierra de Campiñas», núm. 61, y la Zona Húmeda del Lavajo de las Lavanderas, habiendo recibido observaciones por parte de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, así como de las organizaciones Ecologistas en Acción-Salamanca y S.E.O./BirdLife. Dichas alegaciones instan a la realización de estudios de mayor detalle sobre la presencia y uso del territorio de la avifauna, para así poder definir sus periodos críticos y el efecto barrera que generan estas infraestructuras en los movimientos de paso, dispersión y campeo de las aves.

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, a través de la Sección de Espacios Naturales y Especies Protegidas de la Delegación Territorial de Medio Ambiente de Salamanca, estima adecuadas las medidas propuestas por el promotor en el estudio de impacto ambiental para el tramo de línea que atraviesa la ZEPa «Tierra de Campiñas», ES0000204, así como las afecciones sobre los hábitats de interés comunitario y la fauna. Respecto al efecto barrera, dicha Consejería considera correctas las medidas consistentes en el sobredimensionamiento de los drenajes y la construcción de los pasos de fauna específicos, proponiendo textualmente «que la localización de uno de los pasos de fauna, concretamente el que se propone entre los pp.kk. 45-48, se traslade a la variante de Gomecello».

Vías pecuarias: se reitera en varias alegaciones, destacando la realizada por la Sección de Ordenación y Mejora de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, la afección sobre varias vías pecuarias y yacimientos arqueológicos presentes en la zona. Se afirma que se deberá garantizar el paso de ganado a través de las mismas, y demás usos compatibles, durante la ejecución de las obras. El promotor destaca que respecto a las vías pecuarias interceptadas por la infraestructura, durante la redacción del proyecto constructivo se efectuará la reposición de las vías afectadas siguiendo las directrices marcadas por el

organismo medioambiental competente, tanto en la imagen final como provisionalmente durante la ejecución de las obras.

El promotor afirma que en todos los proyectos constructivos se incorporarán las medidas correctoras y de vigilancia que han sido propuestas por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

#### 6. Integración de la evaluación.

a) Análisis ambiental para selección de alternativas.—Para definir las posibles alternativas de trazado, se ha seguido un criterio basado en la búsqueda de un corredor en el que las afecciones ambientales sobre la zona fueran mínimas, teniendo en cuenta la presencia de la ZEPa «Tierra de Campiñas», ES0000204, fundamentalmente. Por tanto, el corredor establecido se fija en una banda paralela al ferrocarril actual, con unos condicionantes topográficos que minimicen los posibles movimientos de tierra a realizar.

De esta forma se evita una nueva fragmentación del territorio, se agrupan las afecciones existentes con la vía actual y las futuras que sean generadas por el nuevo trazado. La posibilidad de no ejecutar el proyecto (alternativa «0») ha sido considerada y descartada al justificar la necesidad de modernizar el eje ferroviario 'Medina del Campo-Salamanca', al integrar el tramo en la Red de Alta Velocidad del Norte y Noroeste de España, mediante la conexión con la línea Madrid-Segovia-Valladolid.

Para el trazado de la nueva línea ferroviaria a su paso por Gomecello, en el estudio informativo se descarta la solución aplicada para el resto del tramo y se definen dos alternativas de variante, definidas como alternativas 1 y 2. Para llevar a cabo una valoración de las alternativas, en el estudio de impacto ambiental se ha realizado un análisis multicriterio en función de cinco atributos (impacto ambiental, funcionalidad, coste económico, planeamiento urbanístico y afecciones a infraestructuras y servicios). El estudio de impacto ambiental concluye que ambas provocan alteraciones muy similares y propone la Alternativa 1 como seleccionada.

Tras el periodo de Información Pública, se acepta el cambio de trazado de la variante de Gomecello, adoptando la 'Alternativa B' que el propio Ayuntamiento propone. Esta solución discurre al norte de las definidas en el estudio informativo, bordeando una franja de suelo clasificado como industrial donde el Ayuntamiento tiene prevista la ejecución de un polígono.

b) Impactos significativos de la alternativa elegida.—Los principales efectos ambientales del proyecto como consecuencia de la implantación de la infraestructura, así como las principales medidas preventivas y correctoras propuestas, tanto en el estudio de impacto ambiental como en las conclusiones obtenidas durante el proceso de Información Pública, se resumen a continuación:

Modificación de las formas del relieve. Préstamos y vertederos: En el estudio de impacto ambiental se afirma que los desmontes, en general, no superarán los 5-10 metros de altura, tan solo en la zona final del trazado se retranqueará alguno de los desmontes ya existentes en la línea actual, que alcanzarán los 15 metros de altura máxima. Los rellenos proyectados superan raramente los 5 metros de altura, con la única excepción de la variante de Gomecello, donde se producen las máximas alturas de relleno (unos 12 metros).

Las zonas auxiliares se ubicarán a pie de vía ferroviaria, en una zona en la que esté asegurado el tráfico ferroviario y fuera de áreas con algún valor ambiental reseñable. En relación a las zonas de préstamo, en el estudio de impacto ambiental se especifica que corresponderán a enclaves (canteras o graveras) en uso actualmente, localizadas cerca del trazado proyectado y fuera de áreas sensibles medioambientalmente. Asimismo, estas zonas serán convenientemente restauradas conforme a las características del medio en el que se integren.

Impactos sobre la hidrología superficial. Procesos de erosión, inestabilidad y modelado.

La instalación de obras de drenaje, adecuadamente dimensionadas y situadas a lo largo de todo el trazado, minimizará la afección sobre la escorrentía superficial que generará la infraestructura lineal. Otras medidas de protección específicas definidas en el estudio de impacto ambiental incluyen la incorporación de los siguientes condicionantes en el diseño de los puentes:

Pilas de apoyo dispuestas de forma paralela a las existentes, evitando interferencias con el régimen hídrico.

Estribos lo suficientemente alejados del cauce para permitir la permeabilidad transversal de la fauna asociada al río y sus orillas (como mínimo 5 m a cada lado).

Las obras se llevarán a cabo en los periodos en los que el cauce tenga un menor caudal (periodo estival).

Las características del trazado planteado, paralelo al actual, obligan a respetar las obras de drenaje transversal existentes en la vía actual, siendo por tanto las planteadas para la nueva plataforma coincidentes con las actuales. Para el tratamiento y gestión de los residuos generados durante las obras, se tendrá en cuenta lo estipulado en la legislación estatal y de la Comunidad de Castilla y León.

Impactos sobre la vegetación.

Las zonas con presencia de vegetación de interés en cada uno de los tramos en los que se divide el trazado se exponen a continuación:

| Tipo de vegetación  | Área de actuación   |
|---|---|
| Pinares-isla.<br>Vegetación de cauces y pastizales.<br>Masas de encinar y dehesas.<br>Comunidades de prados húmedos.<br>Vegetación riparia. | pp.kk 13+000 –16+900.<br>pp.kk. 40+500 –41+500 (río Poveda).<br>pp.kk 43+000 –48+000.<br>pp.kk. 48+880 –57+370. |

Para minimizar la superficie de ocupación y alteración de las zonas de vegetación se propone la delimitación de los perímetros de actividad de las obras de las zonas con vegetación de interés (encinares y pinares-isla). En general, se aplicarán medidas para la restauración de la cubierta vegetal en las zonas afectadas. La principal actuación consistirá en la revegetación de las superficies afectadas (zona de ampliación de la plataforma ferroviaria, instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos, etc.) mediante siembras, hidrosiembras y plantaciones.

Afección sobre los hábitats de las comunidades faunísticas. Efecto barrera.

Muchas de las especies que habitan estas zonas son de interés y protegidas, por lo que en el estudio de impacto ambiental se respeta el trazado existente evitando, en gran parte, una nueva fragmentación del territorio. El vallado de la infraestructura reduce el riesgo de atropellos, pero potencia el efecto barrera de la vía actual, que se minimiza con la instalación de pasos de fauna y sistemas de escape en el propio vallado (puertas abatibles, trampillas y rampas de escape).

Las poblaciones faunísticas de interés (jabalíes, lobos, etc.) se encuentran entre los pp.kk. 42+000 –49+000, para lo cual se realizarán pasos de fauna diseñados al efecto con un ancho igual o superior a 7 metros y una altura no inferior a 3,5 metros. El estudio de impacto ambiental propone la instalación de, al menos, dos pasos de fauna entre los pp.kk. 43+800 –45+300 y 46+300 –47+300. Tras el proceso de Información Pública, la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León propone que la localización de uno de los pasos de fauna, concretamente el que se propone entre los pp.kk. 45-48, se traslade a la variante de Gomecello.

Presencia de espacios naturales protegidos.

Desde el comienzo del trazado (p.k. 10+000) hasta el cruce con el río Mazores (p.k. 37+720), la nueva línea ferroviaria discurre sobre la ZEPA «Tierra de Campiñas», ES0000204, e IBA «Tierra de Campiñas», núm. 61. En cuanto a la presencia del Lavajo de las Lavanderas, la ampliación de la plataforma se realiza por el lado opuesto de la vía actual al que se encuentra el mismo, no viéndose directamente afectado.

En el estudio de impacto ambiental se definen medidas preventivas que aseguren la no afección a estas zonas, entre ellas su jalonamiento y evitar molestias a la fauna presente en la ZEPA e IBA (aves esteparias fundamentalmente), evitando la realización de trabajos relacionados con la eliminación de la vegetación, los desbroces, el ripado de los taludes y las voladuras (en el caso que las hubiese); durante el periodo reproductor, es decir, de marzo a junio, ambos inclusive.

El trazado en la zona calificada como ZEPA es paralelo y colindante con la vía actual cuya plataforma se ve ampliada. De esta forma se pretende evitar una nueva fragmentación del territorio, aspecto perjudicial para la avifauna esteparia, y agrupar afecciones futuras con las ya existentes.

En cuanto a los hábitats de interés comunitario existentes en la zona de actuación, su relación con el trazado se expone a continuación:

#### Hábitat de interés comunitario atravesados por la traza

| Código U.E. | Descripción   | Localización (pp.kk.)  |
|-------------|---|--|
| 1410        | Pastizales salinos mediterráneos (Juncetalia maritimi).                   | 18+000 –18+700   |
| 6220*       | Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea.       | 37+600 –37+800<br>56+000 –57+000                                 |
| 6310        | Dehesas perennifolias de Quercus sp.                                      | 43+770 –45+000<br>47+000 –47+370                                 |
| 6420        | Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del Molinion-Holoschoenion. | 29+250 –30+000<br>37+600 –37+800<br>p.k. 48+850<br>y p.k. 54+070 |
| 92A0        | Bosques de galería de Salix alba y Populus alba.                          | 23+700 –23+900<br>37+680 –37+725                                 |

\* Hábitat prioritario.

Únicamente uno de los hábitats presentes es prioritario, y corresponde a zonas subestépicas con gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea. En el estudio de impacto ambiental se afirma que esta área está casi en su totalidad cultivada, y apenas se encuentran zonas con pastizal, salvo en pequeñas parcelas entre cultivos.

El promotor define una serie de medidas protectoras para el tramo de línea que atraviesa la ZEPA «Tierra de Campiñas», ES0000204, así como para minimizar las afecciones sobre los hábitats de interés comunitario. La Sección de Espacios Naturales y Especies Protegidas, de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, estima adecuadas y suficientes las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental para minimizar la afección a la ZEPA, sobre la fauna y sobre los hábitats de interés comunitario.

Afección sobre el Patrimonio Histórico-Artístico y Arqueológico. Vías pecuarias.

El número de enclaves arqueológicos localizados a lo largo de la Zona 1 (Medina del Campo-Cantalpino) es de ocho; sin embargo en esta zona la afección se centra en dos de ellos: «La Lavandera / Pata de la Gallina» y «Casilla», por su cercanía a la vía. En la Zona 2 (Cantalpino-Salamanca), se han inventariado nueve yacimientos, de los cuales los yacimientos de «Redondo» y «Vallorio II» se encuentran a unos 150 metros de distancia del trazado, lo que incrementa el riesgo de sufrir alguna alteración.

En el estudio de impacto ambiental se afirma que la ejecución de las obras será objeto de seguimientos arqueológicos periódicos, generales o intensivos (según el grado de incidencia y la distancia a la traza), sondeos y excavaciones arqueológicas, balizado y señalización, etc.

Las incidencias descritas sobre las vías pecuarias en el estudio de impacto ambiental, una vez contrastadas con el organismo ambiental competente, se resumen a continuación:

| Pp.kk.        | Situación del trazado en relación con las vías pecuarias   |
|---------------|--|
| 10+000–11+565 | La vía pecuaria «Cordel de Salamanca a Valladolid» discurre entre el actual ferrocarril y una carretera paralela, en una zona con un ancho de unos 25 metros de media. Por esta franja actualmente discurre un camino de anchura variable que se puede considerar de unos 10 metros de ancho. La ampliación de plataforma ocupa, entre el ferrocarril actual y la carretera, un ancho de 5 metros, lo que implica que el espacio entre ambas infraestructuras existentes se quedará en 20 metros. Anchura considerada suficiente en el estudio de impacto ambiental para asegurar el trasiego de ganado. |
| 28+413–28+840 | La vía pecuaria «Vereda de Fresno el Viejo» va paralela a la vía del tren, pero la ampliación de plataforma discurre sobre la vía pecuaria entre este tramo. Se mantiene el ancho actual del camino asociado a la vía pecuaria (6 metros) y se repone el trazado desplazando el camino hacia el norte.   |
| 32+565        | Reposición de la vía pecuaria «Vereda Sardinera» a lo largo de unos 312 metros.  |
| 62+272        | La «Colada de Adearrubia» discurre perpendicular a la vía. Será interrumpido su trazado durante la fase de ejecución de las obras. Se asegura su continuidad una vez concluidos los trabajos.  |

El «Cordel de Medina del Campo a Salamanca» es atravesado en siete ocasiones por la nueva traza de la línea de altas prestaciones. En fase de funcionamiento, todas las vías estarán restituidas, bien mediante pasos in situ, bien mediante modificaciones del trazado que lleven a la vía pecuaria afectada hacia el paso previsto más cercano.

Por último, en el estudio informativo se afirma que todas las actuaciones definidas que tengan cualquier tipo de repercusión sobre el patrimonio cultural y/o las vías pecuarias inventariadas, contarán con la aprobación del organismo competente en esta materia de la Junta de Castilla y León.

Pérdida de la calidad acústica por incrementos sonoros.

El estudio de impacto ambiental plantea medidas de protección acústica en algunos núcleos de población atravesados por la vía actual, y en

los que existen edificaciones cercanas a la vía; concretamente en estos puntos se propone la utilización de pantallas acústicas:

*Ubicación de pantallas acústicas*

| Población             | P.k. inicial | P.k. final     |
|-----------------------|--------------|----------------|
| El Campillo.          | 11+570       | 11+950         |
| Carpio.               | 21+000       | 21+550         |
| Fresno el Viejo.      | 24+450       | 25+000         |
| Edificio aislado.     | 44+670       |                |
| Pedroso de la Armuña. | 51+500       | 52+000         |
| Entrada a Salamanca.  | 75+500       | Final (75+868) |

El trazado definido para la variante de Gomecello se sitúa a más de 65 metros del núcleo urbano, por lo que no producirá un impacto significativo sobre esa población.

El promotor afirma que, para la fase de funcionamiento y en el proyecto constructivo, se llevará a cabo la elaboración de un estudio acústico de campo, que ratifique las hipótesis analizadas en el estudio de impacto ambiental, y que establezca los niveles acústicos reales producidos por el tráfico ferroviario. Asimismo, en el tramo de entrada a Salamanca, al ser un punto sensible, las velocidades se reducirán y por tanto los niveles acústicos generados.

7. Condiciones al proyecto.—Se deberá garantizar la conservación de los espacios naturales existentes: la ZEPA «Tierra de Campiñas», ES0000204, la IBA «Tierra de Campiñas», núm. 61, y el Lavajo de las Lavanderas. Asimismo, se propondrán actuaciones encaminadas a la conservación, recuperación o mejora de aquellos lavajos, que disponga el organismo competente de la Junta de Castilla y León, y siempre bajo sus indicaciones.

Las obras se restringirán durante la época de cría, de finales de marzo hasta mediados de junio, como mínimo, en la zona que atraviesa la ZEPA «Tierra de Campiñas», ES0000204, y la IBA del mismo nombre, núm. 61. Se deberá realizar un análisis exhaustivo de la situación de la avutarda común (Otis tarda) presente en la zona, siguiendo las indicaciones del organismo competente de la Junta de Castilla y León.

Para el diseño de los pasos de fauna (accesos, tipología, densidad, seguimiento, etc.), tanto en forma específica, como en la adecuación de estructuras u obras de drenaje, vallados y dispositivos de escape; se atenderá a las especificaciones recogidas en el 'Manual de prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales', publicado por el Ministerio de Medio Ambiente (2006). Las dimensiones mínimas incluidas en este manual, para que los pasos de fauna sean efectivos, se especifican a continuación:

*Dimensiones mínimas para los pasos de fauna*

| Tipo de paso                                     | Grupos de fauna       | Dimensiones  |
|--|-----------------------|--|
| Paso superior específico para la fauna.          | Grandes mamíferos.    | Anchura: 20 m A/L > 0,8.                                       |
| Paso inferior específico para grandes mamíferos. | Grandes mamíferos.    | Jabalí y lobo (A x H): 7 x 3,5 m<br>Índice de apertura > 0,75. |
| Drenaje adaptado para animales terrestres.       | Pequeños vertebrados. | 2 x 2 m.   |

Nota: A: anchura; L: longitud; H: altura; Índice de apertura: (A x H) / L

La zona de posible afección al lobo se ampliará desde el límite de la ZEPA «Tierra de Campiñas» (río Mazores) hasta el final del trazado, en el p.k. 75+868 ('Manual de gestión del lobo (Canis lupus) en Castilla y León'). Para el diseño de los cerramientos perimetrales, en la zona de

trazado afectada por la presencia del jabalí (masas de encinares) y el área anteriormente propuesta para el lobo, se diseñarán con una altura de 2 metros, de los cuales 1,80 metros se dispondrán por encima del terreno y los 20 cm restantes enterrados. Por último, la densidad de pasos de fauna será de un paso por kilómetro, por considerarse que estas zonas son de interés para la creación y conservación de una conectividad ecológica de ambas especies.

Se construirá, al menos, un paso de fauna para la variante de Gomecello finalmente seleccionada, siguiendo las indicaciones de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

En las zonas en las que el trazado propuesto sea cercano a lavajos (Lavajo de las Lavanderas, Lagunas Reales y Laguna de los Lavajales), se deberán definir las épocas de reproducción de los anfibios a lo largo de todo el tramo, restringiendo la ejecución de las obras a estos periodos. En estas zonas se propondrán pasos de fauna para anfibios cada 60 -100 metros, como mínimo.

Para el caso de la Colada Vieja de Valladolid, se deberá garantizar una solución que garantice el paso de ganado y los demás usos compatibles, tanto en la imagen final como provisionalmente durante la ejecución de las obras. Para el Cordel de Medina, a su paso por el término de Gomecello, se deberá solicitar su cambio de trazado.

En las zonas sensibles, núcleos de población atravesados por la vía actual, en las que existan edificaciones cercanas a la vía y en entornos de interés faunístico, se deberán colocar pantallas acústicas, de forma que se cumpla la normativa vigente en materia de ruidos y vibraciones.

8. Especificaciones para el seguimiento ambiental.—El estudio de impacto ambiental incluye un Programa de Vigilancia Ambiental en el que se detallan todas las especificaciones necesarias para un adecuado seguimiento ambiental de la obra. Los aspectos objeto de vigilancia más destacados son:

Mantenimiento del jalonamiento en la zona de ocupación del trazado, de los elementos auxiliares y de los caminos de acceso.

Conservación y protección de suelos.

Protección de la calidad de las aguas y del aire.

Protección y restauración de la vegetación.

Adecuación de drenajes y ejecución de infraestructuras para el paso de fauna y control de atropellos en fase de funcionamiento.

Niveles sonoros para evitar molestias a la población, instalación de pantallas acústicas.

Mantenimiento de la permeabilidad territorial.

Protección del Patrimonio Histórico-Arqueológico y continuidad de las vías pecuarias.

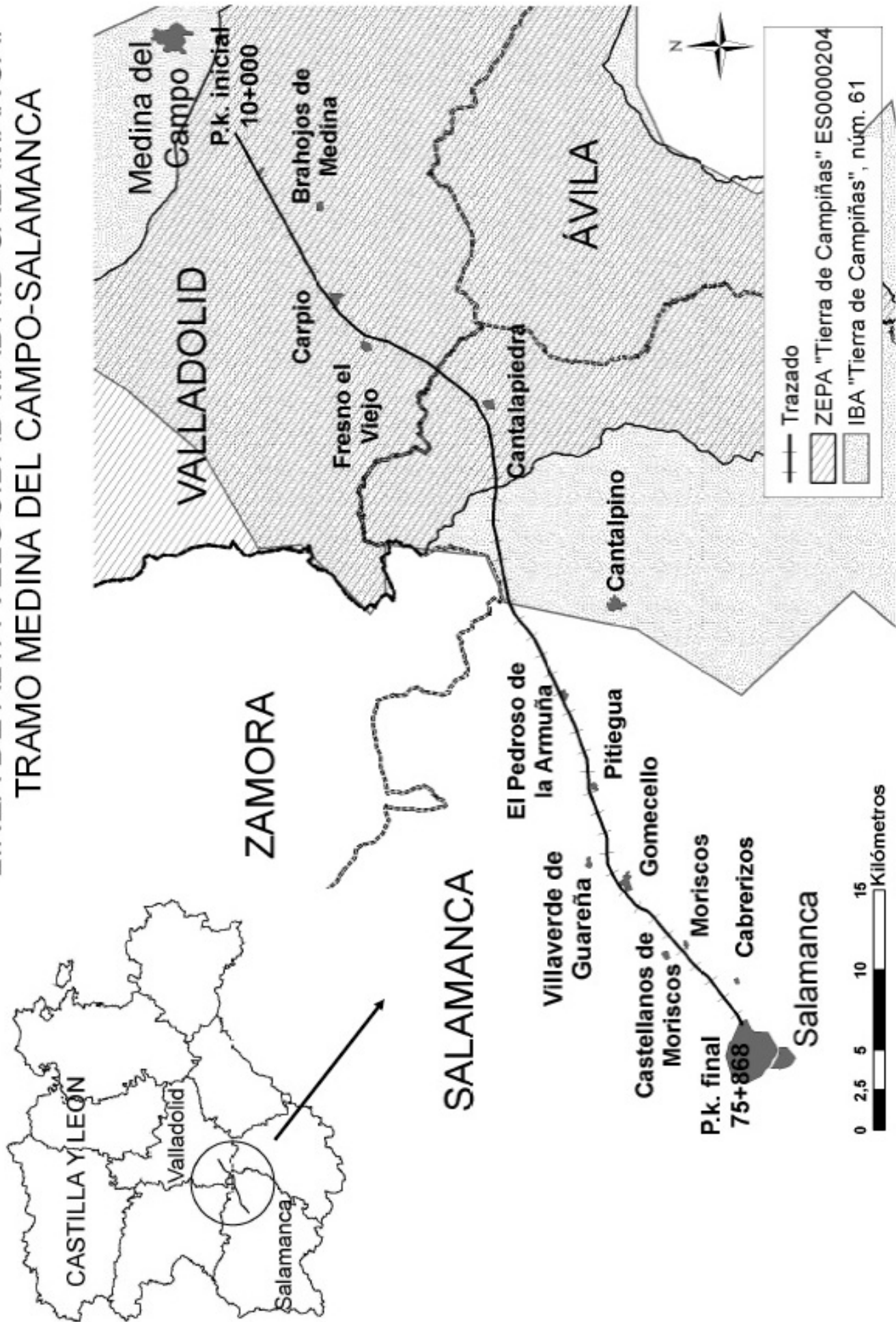
El seguimiento de los impactos ambientales se realizará sobre aquellos elementos y características del medio para los que se ha identificado impactos. Se redactarán informes previos al inicio de las obras, periódicos ordinarios mensuales, particulares y un informe final de la fase que se remitirán al organismo competente. Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el B.O.E. en el que se publica la DIA.

Conclusión: en consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 28 de septiembre de 2007, formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo del proyecto «Línea de alta velocidad Madrid-Salamanca. tramo Medina del Campo-Salamanca (Valladolid, Salamanca)» concluyendo que, si se autoriza en las condiciones anteriormente señaladas que se han deducido del proceso de evaluación seguido, no son previsibles impactos adversos significativos sobre el medio ambiente.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General de Ferrocarriles para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto, de conformidad con el referido artículo 4 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 1 de octubre de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

# LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-SALAMANCA. TRAMO MEDINA DEL CAMPO-SALAMANCA



Croquis de alternativas en la variante de Gomecello.  
LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-SALAMANCA.  
TRAMO MEDINA DEL CAMPO-SALAMANCA

