

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

17921 *ORDEN de 2 de octubre de 2000 por la que se designa la Mesa de Contratación del Ministerio de la Presidencia.*

Aprobado el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, mediante el Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, y los Reales Decretos 808/2000, de 19 de mayo, por el que se establece la estructura orgánica básica del Ministerio de la Presidencia y 1281/2000, de 30 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de la Presidencia, es necesario sustituir la vigente regulación de la Mesa de Contratación del Ministerio de la Presidencia, por una nueva que contenga la referencia a las actuales normas reguladoras de la contratación administrativa, y que al mismo tiempo determine una composición de la Mesa de Contratación que sea reflejo de la actual realidad organizativa del Ministerio de la Presidencia.

En su virtud, de conformidad con lo previsto en los artículos 81 del Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, y 22 del Real Decreto 390/1996, de 1 de marzo, y, previa aprobación del Ministro de Administraciones Públicas, dispongo:

Primero.—La Mesa de Contratación del Ministerio de la Presidencia tendrá la siguiente composición:

1. Presidente: El Director general de Recursos Humanos, Servicios e Infraestructura.
2. Vocales:
 - a) El Oficial Mayor.
 - b) El Subdirector General de Gestión Económica.
 - c) El Jefe del Área de Contratación.
 - d) Un Abogado del Estado de la Abogacía del Estado del Departamento.
 - e) Un Interventor de la Intervención Delegada en el Departamento.
3. Secretario: El Jefe del Servicio de Contratación Administrativa.

Segundo.—A la Mesa de Contratación podrá incorporarse como Vocal un representante de la unidad relacionada con el expediente de contratación de que se trate, designado por el Director General de Recursos Humanos, Servicios e Infraestructura.

Tercero.—El Oficial Mayor sustituirá al Presidente en caso de ausencia, vacante o enfermedad.

Cuarto.—Quedan sin efecto cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en la presente Orden, y en particular la Orden de 5 de diciembre de 1996, por la que se designa la Mesa de Contratación del Ministerio de la Presidencia.

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

Madrid, 2 de octubre de 2000

RAJOY BREY

Ilmos. Sres. Subsecretaria de la Presidencia y Director general de Recursos Humanos, Servicios e Infraestructura.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

17922 *RESOLUCIÓN de 19 de septiembre de 2000, de la Subsecretaría, sobre delegación de atribuciones.*

El Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, por el que se establece la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, configura la misma como instrumento para asegurar la consecución de los objetivos de racionalidad y eficacia en el ámbito competencial y de gestión que este Departamento tiene atribuido.

En dicho contexto, y con la intención de agilizar los procedimientos y la toma de decisiones relativa a la designación de comisiones de servicio

con derecho a indemnización, se considera conveniente modificar el régimen de delegación del ejercicio de dicha función establecido por las Resoluciones de esta Subsecretaría de 6 de noviembre de 1996 y 22 de enero de 1998.

En su virtud, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero, y previa aprobación del Ministro del Departamento, dispongo:

Primero.—La facultad que el artículo 4 del Real Decreto 236/1988, de 4 de marzo, atribuye al Subsecretario del Departamento para la designación de comisiones de servicio con derecho a indemnización, queda delegada en los siguientes términos:

1. La autorización de comisiones de servicio hasta un máximo de cinco días dentro del territorio nacional, en el Secretario general Técnico y en los Directores generales asimilados en relación con el personal adscrito a dichos órganos directivos, con excepción de las autorizaciones de medios de transporte especiales o en clase superior a la que a cada grupo corresponde.

2. La autorización de comisiones de servicio de hasta cinco días dentro del territorio nacional del personal adscrito o dependiente de las Demarcaciones y Servicios Provinciales de Costas y de los Centros Meteorológicos Territoriales salvo las de los Jefes de las Demarcaciones y Servicios Provinciales de Costas y las de los Directores de los Centros Meteorológicos Territoriales que requerirán autorización del Director general correspondiente, queda delegada en los Jefes de las Demarcaciones y Servicios Provinciales de Costas y en los Directores de los Centros Meteorológicos Territoriales, respectivamente, con excepción de las autorizaciones de medios de transporte especiales o en clase superior a la que a cada grupo corresponde.

3. La autorización de comisiones de servicio de hasta cinco días dentro del territorio nacional del personal que asista a cursos programados por la Subdirección General de Recursos Humanos, así como la de las realizadas por los representantes sindicales en el desarrollo de su función representativa, queda delegada en la Directora general de Programación y Control Económico y Presupuestario, con excepción de las autorizaciones de medios de transporte especiales o en clase superior a la que a cada grupo corresponde.

4. La autorización de comisiones de servicio de hasta cinco días en el extranjero, queda delegada en la Directora general de Programación y Control Económico y Presupuestario, con excepción de las autorizaciones de medios de transporte especiales o en clase superior a la que en cada caso corresponde. La propuesta de autorización deberá contar con la conformidad previa del Secretario general Técnico o del correspondiente Director general o asimilado.

5. La autorización de comisiones de servicio por período superior a cinco días, así como la de aquellas que requieran la autorización de medios de transporte especiales o en clase superior a la que a cada grupo corresponde, queda reservada a la Subsecretaría. La propuesta de autorización deberá contar con la conformidad previa del Secretario general Técnico o del correspondiente Director general asimilado.

Segundo.—Las comisiones de servicio con derecho a indemnización de altos cargos del Departamento serán autorizadas por la Subsecretaría a propuesta del correspondiente alto cargo.

Tercero.—Quedan derogadas las Resoluciones de la Subsecretaría del Ministerio de Medio Ambiente de 6 de noviembre de 1996, sobre delegación de atribuciones, y la de 22 de enero de 1998 por la que se modifica la anterior, en lo que se opongan a lo establecido en esta Resolución.

Cuarto.—La presente Resolución entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 19 de septiembre de 2000.—La Subsecretaria, María Jesús Fraile Fabra.

17923 *RESOLUCIÓN de 19 de julio de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo complementario y sobre la propuesta de modificación del trazado del proyecto «Nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España. Tramo: Segovia-Valladolid», de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, 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 la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, modificado por el Real Decreto 1646/1999, de 22 de octubre, 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.

Con fecha 30 de junio de 1994, la antigua Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, como promotora del proyecto, remitió a la antigua Dirección General de Política Ambiental la Memoria-Resumen del estudio informativo del proyecto «Nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España», en la que se planteaban, fundamentalmente, dos corredores para el trazado de la variante ferroviaria entre Madrid y Valladolid. El primero de ellos discurría paralelo a la C-607 y atravesaba la sierra de Guadarrama por la Peñota; el segundo lo hacía próximo a la N-I, cruzando dicha sierra en las proximidades del puerto de Somosierra.

Recibida la referida Memoria-Resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 16 de enero de 1995, dicha Dirección General dio traslado a la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario de las respuestas recibidas.

Finalizado el periodo de consultas, se recibió una propuesta de la Diputación Provincial de Segovia relativa a la consideración de un nuevo corredor que, partiendo del corredor 1 de la Memoria-Resumen inicial, que discurría paralelo a la C-607 y atravesaba la sierra de Guadarrama por la Peñota, cruzase la sierra de Guadarrama entre Cerceda (Madrid) y Revenega (Segovia) y posteriormente se dirigiese a Valladolid, pasando por las proximidades de Segovia capital.

Como consecuencia de la afección de este nuevo corredor a zonas de alto valor ecológico no cubiertas por la Memoria-Resumen inicial, la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario consideró necesaria la elaboración de una nueva Memoria-Resumen complementaria, que incluía la nueva alternativa propuesta por la Diputación Provincial de Segovia, ya que las restantes alternativas fueron objeto de la Memoria-Resumen inicial. La Memoria-Resumen complementaria fue remitida, con fecha 30 de mayo de 1995, a la Dirección General de Política Ambiental.

Dicha Dirección General, con fecha 14 de junio de 1995, procedió a un nuevo periodo de consultas al objeto de que los afectados por el nuevo corredor pudieran aportar la información de carácter ambiental que considerasen que debía tenerse en cuenta en la redacción de los estudios posteriores.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 30 de enero de 1996, la antigua Dirección General de Información y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario de las respuestas recibidas.

Posteriormente la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes realizó un estudio informativo del nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España entre Madrid y Valladolid, en el que se contemplaban 22 alternativas de trazado, que constituían un compendio de las alternativas contempladas en las dos Memorias-Resumen descritas. Dicho estudio fue sometido al trámite de información pública mediante anuncio publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 24 de diciembre de 1997.

Las alegaciones presentadas durante el proceso de información pública se centraron principalmente en la denuncia de las graves afecciones medioambientales que el proyecto produciría y en la solicitud de una mejora de las infraestructuras existentes. Como consecuencia de ello, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes decidió la realización de estudios específicos para conocer todas las posibilidades de un mayor aprovechamiento de las líneas ferroviarias existentes para evaluar con mayor precisión las posibilidades (ambientales, funcionales, de rentabilidad, de seguridad, etc.) de atravesar el territorio situado en el cuadrante noroeste de Madrid, ocupado por espacios de alta sensibilidad ambiental (monte del Pardo, Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares y valle del Lozoya) y, además, tener en cuenta la singularidad orográfica de la sierra de Guadarrama.

Con fecha 18 de marzo de 1999, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes aprobó técnicamente el estudio informativo complementario del proyecto «Nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España. Tramo: Segovia-Valladolid», que es el objeto de esta declaración de impacto ambiental. Dicho estudio informativo complementario, que presenta un trazado entre Segovia y Valladolid que no se corresponde con ninguno de los trazados que figuraban en las dos Memorias-Resumen ni

en el estudio informativo al que se ha hecho referencia, fue sometido al trámite de información pública mediante anuncios publicados en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 19 de marzo de 1999, en el «Boletín Oficial de la Provincia de Segovia» de fecha 2 de abril de 1999 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Valladolid» de fecha 27 de marzo de 1999, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 19 de agosto de 1999, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo complementario del tramo Segovia-Valladolid, el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de la información pública.

Con posterioridad a la remisión del expediente completo a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental para la formulación de la declaración de impacto ambiental, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes propuso una serie de modificaciones del estudio informativo complementario, consistentes, esencialmente, en la variación de la traza a su paso por la localidad de Nava de la Asunción y desde esta población hasta el final del trazado. Estas modificaciones se plantearon como consecuencia del análisis de las alegaciones presentadas, que se pueden agrupar en dos: La del Ayuntamiento de Nava de la Asunción, que solicitaba el alejamiento de la nueva línea del núcleo de población así como la no afección a su zona agrícola de regadío, y las alegaciones de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Junta de Castilla y León y de algunos Ayuntamientos afectados, que solicitaban el diseño de un nuevo trazado para que las poblaciones de Matapozuelos y Villalba de Adaja quedasen fuera del entramado formado por el triángulo definido por el eje principal a Valladolid, el ramal a Medina y la actual línea Madrid-Hendaya.

Con fechas 16 de marzo y 10 de abril de 2000, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el estudio de impacto ambiental de la propuesta de modificación del trazado y los planos en planta y en alzado de dicha modificación, respectivamente.

A la vista de la importancia de las modificaciones planteadas, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó al promotor, en fecha 29 de marzo de 2000, que aportase informes sobre las implicaciones ambientales del nuevo trazado de la Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente, del órgano ambiental de la Junta de Castilla y León y de los Ayuntamientos afectados por el trazado modificado.

El anexo I contiene los datos esenciales del estudio informativo complementario y de la propuesta de modificación del trazado.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental correspondiente al estudio informativo complementario y del estudio de impacto ambiental de la propuesta de modificación del trazado se recogen en el anexo II.

Un resumen del resultado del trámite de información pública del estudio informativo complementario se acompaña como anexo III.

El anexo IV recoge un resumen de los informes recibidos sobre el trazado de la propuesta de modificación del trazado, solicitados por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo complementario y sobre la propuesta de modificación del trazado del «Nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España. Tramo: Segovia-Valladolid».

Declaración de impacto ambiental

Aunque el estudio informativo complementario contiene un capítulo titulado «Análisis de las acometidas eléctricas a la catenaria», donde se analizan los impactos ambientales de las subestaciones y de las líneas eléctricas de acometida a éstas, se considera que este análisis no permite realizar una adecuada evaluación ambiental de las mismas. Esto se debe básicamente a los siguientes motivos: El grado de definición de las diversas alternativas analizadas de subestaciones y líneas de acometida es insuficiente, tanto por la inadecuada escala utilizada, como por la falta de concreción de la ubicación y características de las instalaciones; por otra parte, las instalaciones analizadas corresponden al estudio informativo complementario, no a la propuesta de modificación del trazado, a la que se refiere esta declaración, por lo que su situación variará necesariamente, de forma sustancial, con respecto a la prevista.

Por tanto, las subestaciones y las líneas de acometida a las mismas quedan excluidas de la presente declaración. La evaluación de impacto ambiental de las mismas deberá atenerse a lo dispuesto en la Ley 54/1997, del Sector Eléctrico, y a la legislación aplicable de la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

Esta declaración de impacto ambiental no prejuzga la viabilidad ambiental de las alternativas ferroviarias del tramo Madrid-Segovia, ni cuál de ellas es la más favorable desde el punto de vista ambiental. Por ello, se toma como origen del proyecto objeto de esta declaración un punto que, en principio, permite la conexión con cualquiera de las alternativas planteadas para el tramo Madrid-Segovia, incluidas algunas posibles ligeras modificaciones. Se considera que este punto está en torno al punto kilométrico 6 del estudio informativo, si bien podría modificarse durante el proceso de evaluación de impacto ambiental del tramo Madrid-Segovia.

El objeto de esta declaración es la alternativa propuesta por la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes tras el proceso de información pública, la denominada «Propuesta de modificación del trazado del estudio informativo complementario del nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España. Tramo: Segovia-Valladolid», cuya descripción se realiza en el anexo III, con exclusión del tramo comprendido entre el origen y el punto kilométrico 6.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente, referida anteriormente, y completada la información con visitas sobre el terreno, se considera que para la realización de la alternativa propuesta por el promotor, «Propuesta de modificación del trazado del estudio informativo complementario», se deberá cumplir, tanto en la redacción del proyecto de construcción, como en las fases de ejecución y explotación de la línea ferroviaria, lo establecido en el estudio de impacto ambiental y, además, las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto

1.1 Con objeto de disminuir la fragmentación del territorio y el efecto barrera, el trazado discurrirá lo más próximo posible a la carretera C-605 entre el origen definido en los párrafos anteriores de esta declaración y el punto kilométrico 11,000. En todo caso, para minimizar la afección a la vegetación de ribera del arroyo del Pueblo (punto kilométrico 7,300), que es cruzado en este tramo, la zona de afección del ferrocarril no distará más de 200 metros de la carretera en la zona del cruce.

1.2 En la zona en que el trazado del ferrocarril cruza el río Moros (punto kilométrico 12,700), tramo fluvial protegido por la Directiva 78/659/CEE, y el Área Importante para las Aves (IBA) número 55 «Río Moros» (puntos kilométricos 10,000-17,000), se tendrán en cuenta las siguientes medidas, además de las que figuran en los apartados de esta declaración relativos a vegetación, fauna, hidrología y, específicamente, a la IBA «Río Moros»:

Se analizarán y evaluarán diversos trazados, de forma que se que minimice la afección a la avifauna presente en la IBA y a la vegetación y fauna asociadas al río Moros, así como a la calidad de sus aguas. En todo caso, se estudiarán y evaluarán ambientalmente trazados que discurran al sur de la carretera C-605, donde la afección territorial a la IBA es menor.

Con independencia de lo establecido en la condición anterior, con objeto de disminuir la afección sobre la avifauna, en la zona de cruce del río Moros se evaluará la posibilidad de desplazar el trazado en dirección sur, hacia la carretera C-605, evitando en lo posible el paso por la zona en la que se han localizado la mayor parte de las plataformas de nidificación de aves en el estudio de impacto ambiental. Se tendrá en cuenta el yacimiento arqueológico de Oñez, localizado en torno a la ermita del mismo nombre, al norte de la carretera C-605.

La rasante y el viaducto previsto sobre el río Moros se proyectarán de forma que la altura de los taludes sea la mínima posible. La altura de ambos estribos y de los terraplenes en la zona de pinares de la margen izquierda del río Moros no superará los 8 metros de altura.

Previamente a la redacción del proyecto de construcción se localizarán y marcarán los ejemplares más valiosos (por su porte, edad, etc.) de pino piñonero («pinus pinea»), en los que, además, en las prospecciones de campo realizadas se han localizado la mayoría de las plataformas de nidificación de aves. El trazado se proyectará de forma que se evite la afección a los mismos o ésta sea la menor posible.

1.3 En la propuesta de modificación del trazado se prevé variar sustancialmente la rasante del estudio informativo complementario entre el viaducto del embalse de Bernardos (punto kilométrico 14,400) y Santa María Real de Nieva (punto kilométrico 22,000), sustituyendo el túnel de Tabladillo por una excavación con desmontes de gran altura. Con objeto de disminuir la afección a la geomorfología y al paisaje (debido a los desmontes y terraplenes previstos en el trazado modificado), a la avifauna

presente en la IBA «Río Moros» (afectada en buena medida por la modificación) y al núcleo urbano de Tabladillo (dado que el trazado pasa a unos 200 metros de dicho núcleo), se mantendrán la rasante y el túnel inicialmente previstos, éste al menos con la longitud prevista en el estudio informativo complementario (puntos kilométricos 16,100-19,400).

1.4 Con objeto de disminuir la afección por ruido e intrusión visual al núcleo urbano de Pascuales (puntos kilométricos 19,200-19,700), el trazado discurrirá al menos a 200 metros de las viviendas del núcleo urbano y en desmonte de al menos 5 metros de altura, salvo que se prolongase el túnel de Tabladillo, al que se refiere la condición anterior.

1.5 Con objeto de disminuir la afección por ruido e intrusión visual a los núcleos urbanos de Santa María la Real de Nieva y Ortigosa de Pestaño, el trazado discurrirá al menos a 200 metros de los respectivos núcleos urbanos y en desmonte de al menos 3 metros de altura o, si esto último no se considerase técnicamente adecuado, con caballones de tierra que sirvan para alcanzar el mismo objetivo.

1.6 Se evitará la afección al pastizal situado en las proximidades y al Norte de Santa María la Real de Nieva (de acuerdo con el estudio de impacto ambiental), catalogado como hábitat prioritario según la Directiva 92/43/CEE, tanto por la línea ferroviaria, especialmente durante la construcción, como por sus obras e instalaciones asociadas.

1.7 Variante de Nava de la Asunción: Con objeto de afectar en la menor medida posible a la población de Nava de la Asunción por ruido e intrusión visual, a los terrenos de cultivo situados al noreste del núcleo urbano y al medio natural más valioso, constituido en esta zona principalmente por los pinares, pastizales (hábitat prioritario según la Directiva 92/43/CEE) y al ecosistema asociado al arroyo Balisa, el trazado se proyectará teniendo en cuenta lo siguiente:

El trazado discurrirá sobre la plataforma del ferrocarril existente, fuera de servicio, de acuerdo con lo previsto en el estudio informativo complementario, al menos hasta después de cruzar el arroyo Balisa (punto kilométrico 26). El trazado se separará de la línea ferroviaria existente en el punto más próximo posible al núcleo urbano de Nava de la Asunción que permitan los parámetros del trazado en planta previstos en el estudio informativo complementario y el cumplimiento de las condiciones que figuran a continuación.

La zona de afección del ferrocarril quedará a una distancia mínima de 100 metros de la zona de pastizal (puntos kilométricos 30,700-32,000 del estudio informativo), catalogado como hábitat prioritario en la Directiva 92/43/CEE. Se evitará la afección a este espacio tanto por la línea ferroviaria, especialmente durante la construcción, como por sus obras e instalaciones asociadas.

En ningún caso el trazado discurrirá a una distancia del núcleo urbano de Nava de la Asunción menor que la de la denominada variante 1 del proyecto modificado.

Con objeto de disminuir la afección a las riberas, juncales y humedales asociados al arroyo Balisa, así como a los pinares y a los yacimientos arqueológicos (NA-5 y CO-13 del estudio de impacto ambiental) situados al noreste del mismo, el trazado discurrirá en toda esta zona al suroeste del arroyo Balisa, sin volver a cruzarlo. La zona de afección del ferrocarril durante la construcción quedará a una distancia mínima del arroyo de 100 metros, salvo en la zona de cruce con la carretera de Nava de la Asunción a Cuéllar, donde, para no afectar a las edificaciones existentes, esta distancia mínima se reducirá a 50 metros. Con esto se consigue minimizar la afección al área de regadío, al discurrir el trazado a unos 1.450 metros del núcleo urbano (desde el ferrocarril existente) en el cruce con la carretera citada.

Con objeto de afectar lo menos posible a los pinares existentes en la zona comprendida entre la entrada en el término municipal de Coca y el cruce del río Voltoya, el trazado discurrirá lo más próximo posible al ferrocarril existente que permitan los condicionantes técnicos del trazado previstos en el estudio informativo complementario y lo establecido en las condiciones anteriores, teniendo en cuenta además el polígono industrial de Coca situado en el prado de La Salina.

Con objeto de disminuir el efecto barrera, tanto sobre las actividades agrícolas como industriales de esta zona, se garantizará la permeabilidad transversal del ferrocarril (sin analizar en el trazado del proyecto modificado), lo cual se tendrá en cuenta en el trazado en alzado del proyecto.

1.8 Con objeto de disminuir la fragmentación del territorio y la afección a la vegetación y la fauna asociadas al río Voltoya (punto kilométrico 40,200 del trazado modificado), tramo fluvial protegido por la Directiva 78/659/CEE, el trazado aprovechará el puente del ferrocarril existente o, si esto no fuese técnicamente posible, el nuevo puente se situará lo más próximo posible al existente.

1.9 Con objeto de evitar la afección al humedal de la Estevilla, zona de sensibilidad faunística muy alta (punto kilométrico 44,700 del proyecto

modificado), situado en las proximidades de Ciruelos de Coca, a los yacimientos arqueológicos catalogados y a la ermita del Santo Cristo de Balaguer, se desplazará el trazado hacia el sur en esta zona, de forma que la zona de afección del ferrocarril y de sus obras e instalaciones asociadas quede a una distancia mínima de 100 metros de estos espacios, similar a la del estudio informativo complementario.

1.10 Con objeto de evitar la afección al bodón de Valdeperinián (puntos kilométricos 48,600-49,000), se desplazará el trazado hacia el sur, quedando en esta zona al sur del ferrocarril existente. La zona de afección del ferrocarril y de sus obras e instalaciones asociadas quedará a una distancia mínima de 100 metros de este espacio, considerado como zona de muy alta sensibilidad faunística.

1.11 Con objeto de disminuir la fragmentación del territorio y el efecto barrera para las personas y para la fauna, entre Ciruelos de Coca y Olmedo (puntos kilométricos 46,000-55,000), el trazado discurrirá lo más próximo posible al ferrocarril existente.

1.12 Entre Olmedo y Matapozuelos, zona en la que se atraviesan grandes superficies de pinares y donde el trazado del proyecto modificado se ha ajustado con una carencia parcial de cartografía, el trazado definitivo se definirá de forma que se minimice la afección a los pinares y evitando la afección a los bosquetes aislados de menor superficie, en concreto los situados a la altura de los puntos kilométricos 70,200 y 70,900. Con este fin, se aprovecharán, en la medida de lo posible las infraestructuras y corredores ya existentes (caminos, calles cortafuegos y líneas de alta tensión).

1.13 Con objeto de disminuir la afección por ruido e intrusión visual al núcleo urbano de Matapozuelos, el trazado discurrirá a una distancia mínima de 200 metros de las viviendas habitadas y se proyectará en desmonte de al menos 3 metros de altura entre los puntos kilométricos 73,000 y 74,300 o, si esto no fuese técnicamente conveniente, con caballones de tierra que sirvan para conseguir el mismo objetivo.

1.14 Ramal de Olmedo a Medina del Campo: El trazado se incorporará al del ferrocarril existente antes del cruce sobre el río Adaja, aprovechándose el puente existente para el nuevo ferrocarril.

Medida compensatoria de carácter general

La nueva línea ferroviaria produce una serie de impactos, tanto sobre el medio social: Efecto barrera para la población, ruido, intrusión visual, afecciones a la agricultura y la industria, afecciones al patrimonio cultural y arqueológico, etc.; como sobre el medio físico: Vegetación, fauna, paisaje, geomorfología, hidrología, etc. Además de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en esta declaración para anular o mitigar dichos impactos, como medida compensatoria de algunos impactos directos producidos por el proyecto se adoptará la siguiente:

Se dismantelará el tramo de la línea ferroviaria existente Segovia-Medina del Campo comprendido entre las proximidades de Santa María la Real de Nieva (donde la nueva línea abandone la plataforma de la existente) y el cruce sobre el río Adaja (donde el nuevo ramal de Olmedo a Medina se incorpore a la vía existente), así como sus instalaciones asociadas. Se restaurará el terreno para recuperar su relieve original y se revegetará o reforestará en las zonas en las que según el uso del suelo se considere adecuado. También se podrá recuperar para otros usos, compatibles con el medio ambiente, de acuerdo con los municipios afectados y con la Junta de Castilla y León.

2. Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y de la vegetación

Además de las condiciones establecidas en el apartado 1 de esta declaración, se cumplirán las siguientes:

Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con el objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación y a los cultivos. La zona acotada se limitará, siempre que sea posible, a la franja de ocupación de la explanación de la vía. 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.

En las zonas del trazado que atraviesan las siguientes unidades de vegetación y cultivos, el acceso a la obra se llevará a cabo únicamente a través de la propia traza y de los caminos existentes: Cauces de los ríos, zonas con vegetación riparia, juncales y humedales, IBA «Río Moros», pinares y pinares con encinas, zonas con vegetación higrófila en áreas degradadas, pastizales, todas las unidades catalogadas como hábitats prioritarios en la Directiva 92/43/CEE (aunque, en principio, ninguna de estas últimas vaya a ser afectada por el trazado) y las zonas de cultivos de regadío.

Se evitará la ubicación y afección de instalaciones auxiliares de obra (parques de maquinaria, instalaciones provisionales, plantas de hormigonado, etc.), zonas de préstamos y vertederos en las zonas especificadas en el párrafo anterior.

Se recuperará la capa superior del suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por las obras para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a 1,5 metros para 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 mediante siembra, riego y abonado periódico. Con carácter general, los taludes en tierras se restaurarán con tierra vegetal.

En el estudio informativo complementario estaba previsto un puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET) entre Santa María la Real de Nieva y Nava de la Asunción (puntos kilométricos 27,200 a 29,660) en zona de pinares. Como consecuencia de la variante de Nava de la Asunción prevista en el proyecto modificado deberá variarse su ubicación. Ni éste, ni los restantes PAET previstos en el proyecto, se situarán en zona de pinares ni en las restantes zonas de exclusión a que se hace referencia al principio de este apartado.

3. Medidas de protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas

Además de las condiciones establecidas en los apartados 1, 4 y 8 de esta declaración, se cumplirán las siguientes:

3.1 Con objeto de no impactar significativamente sobre las características de la hidrología superficial formada por los ríos Moros, Voltoya y Adaja, y los arroyos del Valle, del Pueblo, del Prado, de San Benito, de Balisa, del Salmoral, de Doña, de la Ermita y del Caño, no se localizarán canteras, préstamos, ni se verterán materiales (aceites, carburantes, restos de hormigonado, escombros, etc.), ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra, en áreas desde las que directamente o por escorrentía se afecte a dichos cauces. En las márgenes de los ríos citados se utilizarán parapetos, entramados vegetales o balsas de decantación que retengan los sedimentos producidos por la obra.

Se evitará la canalización y rectificación de los cursos naturales de agua.

Asimismo, en el paso de los cauces, además de garantizar la evacuación de caudales y el paso de los sólidos de arrastre, se respetará la permeabilidad de la fauna asociada a riberas, colocándose los estribos fuera del cauce y al menos a 10 metros de la vegetación de ribera. No se colocarán pilas ni estribos en el interior de los cauces de los ríos Moros, Voltoya y Adaja.

3.2 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, así como las aguas que salgan por las bocas del túnel de Tabladillo como consecuencia de la perforación, 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 de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre ríos, arroyos y barrancos. Si no se sobrepasa el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos, el agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos; si el agua no cumple estos requisitos, deberá ser tratada por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

3.3 En ningún caso los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión procedentes de las instalaciones durante la fase de construcción se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

4. Medidas de protección de la fauna

Además de las condiciones establecidas en esta declaración en los apartados 1, adecuación ambiental del proyecto, y 8, medidas preventivas, correctoras y compensatorias de la afección producida sobre la IBA número 55 «Río Moros», se cumplirán las siguientes:

Con objeto de minimizar la afección sobre la fauna se realizará una mínima ocupación de suelo ejecutando las medidas de jalonamiento y ocupación descritas en la condición 2, siendo estas medidas de especial aplicación en las zonas donde previsiblemente se producirán mayores impactos, tanto durante la fase de construcción, debido a la destrucción o alteración de hábitats de la fauna riparia, en particular entre los puntos kilométricos 12, 400 a 12,900, 39,900 a 40,500 y 68,000 a 68,400, como durante la fase de explotación por afección sobre aves acuáticas y esteparias (pun-

tos kilométricos 48,000 y 50,000). Se aplicarán, igualmente, las medidas de protección señaladas en otras zonas frágiles para la fauna situadas en la Variante de trazado de Nava de la Asunción (2) entre los puntos kilométricos 26,400 y 27,950, 29,150 y 31,000, 31,300 y 31,500, 31,800 y 32,000, 32,800 y 33,500, 36,700 y 37,800, 38,500 y 42,000.

Además de las condiciones establecidas en esta declaración relativas a los apartados 1, adecuación ambiental del proyecto, y 8, medidas preventivas, correctoras y compensatorias de la afección producida sobre la IBA número 55 «Río Moros», se cumplirán las siguientes:

Con objeto de disminuir la afección a la fauna piscícola de los ríos Moros, Voltoya (tramos fluviales protegidos por la Directiva 78/659/CEE) y Adaja se adoptarán las siguientes medidas:

Las obras de construcción de los viaductos sobre estos ríos que impliquen movimientos de tierras, así como las actuaciones que puedan afectar directamente al lecho del río, se llevarán a cabo exclusivamente entre los meses de octubre y febrero.

Con objeto de evitar la contaminación de las aguas de los ríos tanto en lo referente a los sólidos en suspensión durante la construcción como por vertidos tóxicos de carácter accidental, se dispondrán balsas de decantación en ambas márgenes de los citados ríos.

Con objeto de reducir la afección a la fauna se evitará la realización de las obras entre los meses de marzo y julio, ambos inclusive, en las zonas cartografiadas en el estudio de impacto ambiental como de sensibilidad faunística muy alta (puntos kilométricos 12,400 a 12,900, 15,800 a 26,500, 39,900 a 40,500, 43,000 a 53,500, 68,000 a 68,400 y 61,100 a 61,400 del ramal a Medina), así como las talas de arbolado durante dicho período en todo el trazado.

Con objeto de reducir la afección a las aves esteparias y acuáticas debida al efecto barrera y a las incidencias por atropello, electrocución o choque, el trazado discurrirá en desmonte o, si esto no fuese técnicamente conveniente, se dispondrán caballones de tierra de al menos 2 metros de altura en los siguientes tramos: Puntos kilométricos 20,200 a 25,900 y 43,000 a 54,000.

Con objeto de disminuir la afección debida al efecto barrera para vertebrados terrestres de media y gran talla (mamíferos carnívoros y ungulados), en las zonas del trazado con presencia de este tipo de vertebrados, en las que la permeabilidad transversal es insuficiente, se acondicionarán todas las obras de drenaje con unas dimensiones mínimas de 3 × 3 metros con un tratamiento adecuado de diseño y materiales para el paso de estos animales. Se dispondrán, asimismo, los pasos de fauna que sean necesarios, de forma que la distancia máxima entre pasos no supere los 500 metros. Estas zonas son las comprendidas entre los puntos kilométricos 26,000 a 40,000 y del 50,000 al final del trazado.

Con objeto de facilitar el flujo entre lagunas a las poblaciones de anfibios, en la zona de Ciruelos de Coca se proyectará el trazado en planta de forma que la mayor parte de los principales humedales queden al mismo lado de la traza, y en alzado para facilitar su movilidad, para lo cual se dispondrán, como resultado de un estudio específico, los pasos y dispositivos que se demuestren adecuados.

Asimismo, antes de la aprobación definitiva del proyecto de construcción, se realizará un estudio, en consulta con el órgano competente de la Junta de Castilla y León, sobre las especies presentes en la zona, determinando grupos faunísticos y tamaño de las poblaciones afectadas, su comportamiento territorial y rutas de desplazamiento, así como el grado de predación y furtivismo. Con los resultados de dicho estudio se definirá el diseño, localización y presupuesto de los pasos necesarios, así como las características adecuadas del cerramiento de la vía. En este estudio se prestará especial atención a los corredores de los ríos Moros, Voltoya y Adaja.

5. Medidas para la prevención del ruido en áreas habitadas y en zonas de interés faunístico

El proyecto de construcción incluirá un estudio que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de funcionamiento, especialmente en las cercanías de los núcleos urbanos de Tabladillo, Pascuales, Santa María la Real de Nieva, Ortigosa de Pestaño, Ciruelos de Coca, Olmedo y Matapozuelos, y en las demás viviendas diseminadas próximas a la traza. El citado estudio determinará la necesidad de desarrollar las medidas de protección acústica propuestas por el estudio de impacto ambiental y, en su caso, las características de dichas medidas.

Con carácter general, y sin perjuicio de lo establecido en apartado 1 de esta declaración, para disminuir el impacto acústico y la intrusión visual, en los tramos anteriormente mencionados y en todos aquellos en los que esta línea férrea se sitúe a menos de 200 metros de zonas habitadas, se considerará la posibilidad de que el trazado discurra en desmonte y,

en el caso de que esto no sea posible o conveniente, se dispondrán caballones de tierra de al menos 3 metros de altura sobre la cota de la vía, siempre que la ocupación del suelo no lo haga desaconsejable.

El estudio acústico citado determinará la necesidad de desarrollar las medidas de protección acústica propuestas por el estudio de impacto ambiental y, en su caso, las características de dichas medidas.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por el ferrocarril serán los siguientes, medidos a 2 metros de las fachadas y para cualquier altura de las edificaciones:

Zonas residenciales:

Leq (siete horas-veintitrés horas) menor que 65 dB (A).

Leq (veintitrés horas-siete horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (siete horas-veintitrés horas) menor que 75 dB (A).

Leq (veintitrés horas-siete horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (siete horas-veintitrés horas) menor que 55 dB(A).

Leq (veintitrés horas-siete horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (siete horas-veintitrés horas) menor que 55 dB (A).

Leq (veintitrés horas-siete horas) menor que 55 dB (A).

Zonas de interés faunístico, considerando como tal las definidas como de sensibilidad faunística muy alta en el estudio de impacto ambiental a las que se ha hecho referencia en el apartado anterior:

Leq (veinticuatro horas) menor que 65 dB (A), medidos a 200 metros del borde de la infraestructura y a una altura de 1,5 metros.

Tampoco deberán superarse, en ninguna de las zonas descritas, los 85 decibelios (A) L_{max}, medidos en análogas condiciones a las expuestas para los valores de Leq.

En el caso de adoptarse medidas de protección acústica, éstas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución de la inmisión acústica prevista. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

En las zonas de interés faunístico se desarrollará una campaña de mediciones de manera que se pueda diseñar un mapa de isofonas en ambas márgenes del ferrocarril, que permita decidir la necesidad de implementar medidas correctoras adicionales.

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

6. Medidas de protección del patrimonio histórico y arqueológico

El proyecto de trazado y construcción incorporará, en coordinación con la Consejería de Cultura de la Junta de Castilla y León, un plan de prospección arqueológica de la franja de ocupación de la nueva infraestructura, de los caminos de acceso y de las superficies destinadas a acoger instalaciones auxiliares, zonas de préstamos y vertederos. Dicho plan deberá prestar especial atención a los siguientes yacimientos arqueológicos y bienes de interés cultural identificados en el estudio de impacto ambiental, sobre los que se prevén impactos de carácter severo: Arroyo del Valle I (puntos kilométricos 1,750 a 2,190), Santa Cecilia (puntos kilométricos 3,000 a 3,300), Las Cuevas (puntos kilométricos 22,700 a 23,100), La Mata del Palomar (puntos kilométricos 25,000 a 25,400) y Ermita de la Virgen en Nieva (punto kilométrico 25,000), el yacimiento CO 17. 40-057-0002-07 en Coca (puntos kilométricos 40,240 a 40,390), Doñibla en Olmedo (puntos kilométricos 51,000 a 51,200), San Benito en Fuente Olmedo (puntos kilométricos 52,000 a 53,000), Ermita de las Navas en Hornillos de Eresma (puntos kilométricos 62,660 a 63,200), así como el yacimiento Trinidad a la altura del punto kilométrico 34,500 de la variante 2 de trazado en Nava de la Asunción.

Si a pesar de los ajustes de trazado propuestos en la condición 1 los resultados de la prospección fueran positivos, la Memoria final de dicha prospección deberá proponer actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción que, además, incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

7. *Medidas de defensa contra la erosión, de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra*

Se redactará un proyecto de medidas contra la erosión, de recuperación ambiental e integración paisajística de acuerdo con lo propuesto en el capítulo 5, propuesta preliminar de medidas correctoras, del estudio de impacto ambiental. El citado proyecto deberá dedicar especial atención a los desmontes previstos, de más de 10 metros de altura entre los puntos kilométricos 19,800 a 19,900, y 21,000 a 21,800, 44,100 a 45,700 y 71,100 a 73,100 y 60,700 a 61,000 del Ramal a Medina; a los terraplenes previstos de más de 10 metros de altura entre los puntos kilométricos 23,100 a 23,800, 24,300 a 25,700, 26,300 a 28,100, 46,100 a 46,600, 47,600 a 48,200, 48,700 a 48,900 y 52,500 a 53,800 del eje Segovia-Valladolid. También incluirá las medidas para la protección de los cursos de agua, especialmente de los ríos Moros, Voltoya y Adaja, y de los arroyos del Valle, del Pueblo, del Prado, de San Benito, de Balisa, del Salmoral, de Doña, de la Ermita y del Caño; las embocaduras del túnel de Tabladillo, la revegetación de taludes en desmontes y terraplenes, la delimitación y recuperación de los terrenos a utilizar para situar escombreras y vertederos, para tránsito de maquinaria, para almacén de materiales, para plantas de hormigonado, asfaltado y parque de maquinaria y la localización y forma de explotación de las canteras, graveras y zonas de préstamos, indicando los volúmenes a extraer en cada caso.

Además, se tendrán en cuenta las siguientes medidas:

Se utilizarán como zonas de préstamos para extracciones de áridos, preferentemente, canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

Los vertederos permanentes y temporales de tierras procedentes de la excavación se situarán en zonas de mínima afección ecológica y paisajística y de poco interés natural, utilizándose preferentemente las de actividades extractivas abandonadas. Se considerarán zonas de exclusión, al menos, las indicadas en el apartado 3 de esta declaración. En ningún caso se utilizarán zonas cercanas a los cursos de agua.

Una vez definida la ubicación y dimensiones de los vertederos permanentes, se realizará un proyecto de restauración, con objeto de no alterar las características naturales del terreno, o mejorarlas en las zonas de extracción donde éstas hubieran sido ya transformadas. Los trabajos de adecuación morfológica, revegetación y reforestación de estas zonas, que formarán parte del proyecto de restauración, serán incluidos y presupuestados en el proyecto de construcción.

Los vertederos permanentes donde se acopien más de 50.000 metros cúbicos vendrán definidos completamente en el proyecto constructivo. Su ubicación y características figurarán en todos los documentos del proyecto y tendrán carácter contractual.

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

En las bocas del túnel de Tabladillo se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para establecer líneas de relieve continuas, similares a las actuales. Los taludes de acceso al túnel tendrán pendientes máximas 2H:1V con objeto de evitar atrincheramientos y morfologías que impidan su revegetación.

Además de lo establecido en el apartado 2 de esta declaración, con carácter general, 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 caminos existentes. Una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo los 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.

8. *Medidas preventivas, correctoras y compensatorias de la afección producida sobre la IBA número 55 Río Moros*

El Área Importante para las Aves (IBA) número 55 denominada «Río Moros» se localiza en el sector suroccidental de la provincia de Segovia,

ocupando una superficie de 11.500 hectáreas, y está configurada por extensiones de coníferas a lo largo del curso medio y bajo del río Moros donde existe también vegetación de ribera. Se trata de una de las mejores zonas de Castilla y León para la cría de cigüeña blanca, así como la única colonia reproductora de garza real de la cuenca del Duero fuera de su cauce. Además, la zona es importante para la reproducción de las aves rapaces forestales, destacando el milano real, milano negro, aguililla calzada y culebrera europea, observándose una de las mayores concentraciones de rapaces de la provincia de Segovia. Es zona de alimentación de buitre negro, buitre leonado y alimoche común, existiendo una pareja de cigüeña negra, aunque no cría todos los años. Además de importancia ornitológica, el río Moros posee un notable interés piscícola y en su tramo medio tiene presencia de nutria. El tramo fluvial afectado está protegido por la Directiva 78/659/CEE.

Con objeto de prevenir y mitigar los daños sobre las poblaciones faunísticas que habitan en el área de influencia de la nueva infraestructura, se llevarán a cabo una serie de medidas, encaminadas principalmente a reducir la incidencia sobre la fauna riparia que ocupa el lecho y riberas del río Moros (comunidad íctica y nutria en particular), así como sobre las aves rapaces forestales que anidan en los pinares próximos.

Tales medidas serán las establecidas en diversos apartados de esta declaración referidas a esta zona y, además, se adoptarán las siguientes:

Con objeto de evitar molestias a la fauna producidas por el personal o vehículos fuera de los caminos de obra, se realizará un jalonamiento de la zona de ocupación de las obras incluyendo toda la superficie delimitada por la IBA, es decir, entre los puntos kilométricos 10,000 y 17,000.

Con objeto de evitar molestias a las aves durante el período reproductor, todas las obras necesarias para la construcción de la línea ferroviaria entre los puntos kilométricos 12,000 y 15,500 deberán realizarse entre los meses de agosto y febrero.

En lo referente a las comunidades piscícolas, cuya sensibilidad es mayor durante el período de estiaje, las obras de construcción del viaducto sobre el río Moros (puntos kilométricos 12,300 y 12,900) deberán realizarse entre los meses de octubre y junio.

Se establecerán medidas preventivas para evitar la contaminación de aguas en el río Moros, en fase de construcción, tanto en lo referente a los niveles de sólidos en suspensión como por vertidos tóxicos de carácter accidental. Se instalarán zanjas de retención de arrastres de tierras y balsas de decantación.

Se preservará y restaurará la vegetación arbórea y arbustiva bajo el viaducto, con objeto de recuperar la calidad de las riberas como hábitat faunístico.

Con objeto de reducir las molestias en la fase de explotación de la línea ferroviaria sobre las aves rapaces forestales, se instalarán pantallas sónicas opacas entre los puntos kilométricos 12,400 y 12,900, 13,700 y 14,050, 14,650 y 14,800.

Las medidas de compensación que tengan por objeto la mejora de los hábitats faunísticos serán:

Instalación de salvapájaros en el tendido eléctrico de la vía y en aquellos otros que puedan atravesarla.

Recuperación de las riberas del río Moros, finalizada la fase de obras, en el entorno de su intersección con la nueva vía, 100 metros a cada lado del viaducto, mediante plantación de las especies especificadas en el estudio de impacto ambiental.

9. *Seguimiento y vigilancia*

Se redactará un programa de vigilancia para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el condicionado de esta declaración.

En el programa se detallará el seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Secretaría General de Medio Ambiente por la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una Dirección Ambiental de la 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 correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el grado de cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, 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) Comunicación del acta de comprobación del replanteo.
- b) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre las medidas de protección y conservación de suelos y de la vegetación realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 2.

Informe de las medidas de protección del sistema hidrológico realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 3.

Informe de las medidas de protección a la fauna realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 4.

Informe sobre las medidas de prevención del ruido en áreas habitadas, realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 5.

Informe sobre la prospección arqueológica y medidas de protección realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 6.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 7.

Informe sobre las medidas preventivas, correctoras y compensatorias realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 8.

- c) Anualmente y durante un plazo de tres años a partir de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe visado por el órgano competente en materia de conservación de la naturaleza de la Junta de Castilla y León de las eventuales afecciones a la fauna riparia a que se refiere la condición 4 y un informe sobre la eficacia de las medidas de protección de la fauna terrestre realizadas, para lo cual se establecerá un programa de seguimiento que permita comprobar el funcionamiento de las mismas.

Informe sobre los niveles de ruido realmente existentes en las áreas habitadas y en las de interés faunístico a que se refiere la condición 5 y, en su caso, medidas complementarias a realizar.

Informe sobre el estado, evolución y eficacia de las medidas correctoras para la recuperación, restauración, integración paisajística de la obra y de defensa contra la erosión a que se refiere la condición 7.

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.

Del examen de esta documentación por parte de la Secretaría General de Medio Ambiente podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

10. Documentación adicional

La Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitirá a la Secretaría General de Medio Ambiente, antes de la aprobación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo y la inclusión en la documentación de contratación de las obras de los documentos y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece, así como los siguientes informes y proyectos:

Proyecto de adecuación ambiental del proyecto, a que se refiere la condición 1.

Proyecto de tratamiento de las aguas residuales, de acuerdo con lo establecido en la condición 3.2, así como el programa de seguimiento analítico de las aguas previsto.

Proyecto de tratamiento para los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión, de acuerdo con lo establecido en la condición 3.3.

Proyecto de medidas de protección a la fauna a que se refiere la condición 4.

Proyecto de medidas de prevención del ruido en áreas habitadas y zonas de interés faunístico, a que se refiere la condición 5.

Programa de protección del patrimonio arqueológico compatible con el plan de obra, a que se refiere la condición 6.

Proyecto de medidas para la defensa de la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 7.

Proyecto de medidas, preventivas, correctoras y compensatorias de la afección producida a la IBA número 55 «Río Moros», a que se refiere la condición 8.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la Dirección Ambiental de obra, a que se refiere la condición 9.

En la redacción del proyecto de construcción se incluirá un anejo denominado «Análisis ambiental», en el que se incluirán todos los aspectos relacionados con el cumplimiento de esta declaración de impacto ambiental, y en el que se identificarán, describirán y valorarán los problemas ambientales. En él se incluirá el proyecto y presupuesto de medidas correctoras necesarias y compensatorias que se deriven de las condiciones establecidas en la presente declaración de impacto ambiental.

11. Definición contractual de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas preventivas y correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración, figurarán en la Memoria, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

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.

Madrid, 19 de julio de 2000.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Descripción del estudio informativo complementario y de sus alternativas

El eje principal del proyecto es el Segovia-Valladolid, de 78 kilómetros de longitud, que enlaza con la línea Madrid-Hendaya en la estación de Valdestillas situada a 23 kilómetros de Valladolid. Del citado eje nace otro trazado a la altura de Villalba de Adaja, de 7 kilómetros de desarrollo, denominado ramal a Medina, que conecta con la línea Madrid-Hendaya en la estación de Pozaldez, situada a 10 kilómetros al norte de Medina del Campo.

Eje Segovia-Valladolid

Con un desarrollo de 78,8 kilómetros, parte de la alineación recta del punto kilométrico 9 de la línea Segovia-Medina del Campo. Esta alineación de partida queda definida por el condicionante de enlace con el tramo Madrid-Segovia.

La alineación recta con la que se inicia el tramo afecta a la carretera C-605 (Segovia-Santa María la Real de Nieva) en una longitud de 1 kilómetro, incluyendo este estudio su reposición, paralela a la explanación del nuevo acceso ferroviario.

La nueva línea debe alejarse de la línea actual, que discurre sensiblemente paralela al río Eresma, debido al proyecto del embalse de Bernardos, de la Confederación Hidrográfica del Duero. Por otra parte, el trazado de la línea actual en esta zona no se adapta a las exigencias de una línea de alta velocidad, en cuanto al trazado en planta, y las posibles rectificaciones afectarían al bosque de galería en las riberas del Eresma, con un buen grado de conservación.

La alineación recta inicial de 1.435 metros cruza el río Milanillos, para posteriormente girar, cruzando de nuevo la carretera C-605, hasta situarse, en paralelo y al noroeste de ésta, a una distancia de unos 200 metros.

El trazado se mantiene casi paralelo y al noroeste de la carretera C-605 hasta Santa María la Real de Nieva, donde enlaza nuevamente con la línea del ferrocarril Segovia-Medina, discurriendo hasta las proximidades de Olmedo coincidente con él, excepto en el término municipal de Ciruelos de Coca. Por otro lado, el paso del nuevo trazado por la población de Nava de la Asunción se realiza mediante una curva que aprovecha dos alineaciones rectas de la línea actual. La longitud total del trazado coincidente con el del ferrocarril existente entre Santa María la Real de Nieva y Ciruelos de Coca es de 17 kilómetros, que supone un 75 por 100 del total de la longitud del trazado propuesto que discurre sobre el de la línea Segovia-Medina.

Existe otro tramo que discurre sobre la línea actual, el situado entre la variante de Ciruelos de Coca y la variante de Olmedo, cuyo origen es el límite que separa las provincias de Segovia y Valladolid, de unos 5,5 kilómetros de longitud, y que representan prácticamente el 25 por 100 restante del aprovechamiento del corredor ferroviario actual.

La variante de Olmedo se desarrolla al sureste de la ciudad. El trazado, posteriormente, gira para orientarse en dirección norte y, tras cruzar el río Adaja y producirse la bifurcación hacia Medina, rebasa la localidad de Matapozuelos por el este, para finalmente conectar con la línea Madrid-Hendaya a la altura de Valdestillas (punto kilométrico 227).

En cuanto al alzado, la rasante proyectada es muy suave. Únicamente destacan las 15 milésimas de pendiente para minimizar la longitud del túnel necesario para atravesar el alto de monte situado al norte de la localidad de Tabladillo.

Destaca como obra de infraestructura más singular en el tramo el citado túnel de Tabladillo de 2.725 metros, así como las estructuras para cruzar los ríos Milanillos, Moros, Voltoya y Adaja.

Ramal a Medina del Campo

Este acceso se compone de las vías derecha e izquierda que, nacen en el punto kilométrico 68 del eje Segovia-Valladolid como vías desviadas del tronco principal y conectan con la línea Madrid-Hendaya (punto kilométrico 216) en las inmediaciones de Pozaldez. Esta conexión se realiza directamente, es decir, priorizando la relación Madrid-Medina del Campo respecto a la línea actual.

En cuanto al alzado, la rasante máxima proyectada es de 14 milésimas correspondiente a la zona de enlace con la línea Madrid-Hendaya.

En los apenas 7 kilómetros de desarrollo del ramal destacan las estructuras que salvan el río Adaja, con 400 metros de longitud para la vía izquierda y 580 metros para la vía derecha. Esta última, del río Adaja, pasa también previamente sobre la doble vía Segovia-Valladolid.

Rectificación de la línea Madrid-Hendaya

Esta rectificación se debe a que las conexiones de los ejes hacia Valladolid y Medina, descritos previamente, con la línea Madrid-Hendaya se realizan directamente, por lo que es necesario definir los saltos de carnero (bifurcaciones) sobre los citados ejes. Así, la rectificación se compone de dos nudos: El nudo norte con las vías derecha e izquierda, siendo la primera (la más oriental) la que realiza el salto sobre el eje Segovia-Valladolid y cuya rectificación se realiza entre los puntos kilométricos 224,000 y 227,500 de la línea actual y el nudo sur, con las vías derecha e izquierda, siendo también la vía derecha la que realiza el salto ahora sobre el ramal a Medina del Campo (relación Madrid-Medina). Para este último nudo, la rectificación se realiza con una variante entre los puntos kilométricos 215,000 y 223,500 de la línea M-4, dado que esta línea no admite en la situación actual, por su geometría en planta, velocidades de 220 km/h, que es la velocidad de diseño para la rectificación. En alzado se proyecta una rasante máxima de 13,5 milésimas.

Se proyectan dos infraestructuras de longitudes 200 y 220 metros respectivamente, una para saltar sobre el eje Segovia-Valladolid y otra sobre el ramal a Medina, según el enlace considerado sea el norte o el sur.

Descripción de la modificación de trazado del estudio informativo complementario

Concluido el período de información pública del «Estudio informativo complementario del nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España. Tramo: Segovia-Valladolid», y una vez realizado el análisis de las alegaciones presentadas, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes propuso una serie de modificaciones del trazado del estudio informativo complementario. Estas modificaciones se remitieron a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental posteriormente al envío a la misma del expediente (estudio informativo complementario, estudio de impacto ambiental, alegaciones e informe sobre las mismas) para la formulación de la declaración de impacto ambiental, como propuesta de modificación del trazado. Las principales modificaciones son las siguientes:

1. Ampliación de parámetros de circulación para conseguir un aumento de velocidad hasta los 350 Km/h a partir de los 220 Km/h inicialmente previstos.—Este hecho es factible debido a la favorable orografía del terreno, por lo que las variaciones entre uno y otro trazado son mínimas entre el origen punto kilométrico 0,000 y el punto kilométrico 25,000, inicio de la variante de Nava de la Asunción. Desde este punto kilométrico 25,000 hasta el final del proyecto, donde se localizaban las principales variantes al trazado de la antigua línea Segovia-Medina del Campo (variante de Ciruelos de Coca y Olmedo), las diferencias entre uno y otro trazado implican acciones sobre el entorno de consecuencias similares, siendo en el caso del nuevo trazado muy superiores las ventajas desde el punto de vista de la explotación ferroviaria. La principal diferencia es que ahora el trazado no coincide, salvo en un corto tramo de unos 3 kilómetros, con el ferrocarril existente.

Se ha adoptado finalmente un radio mínimo de 15.000 metros que, aunque de valor muy superior al estrictamente necesario, para la velocidad de 350 km/h, permitirá en el futuro una mayor flexibilidad para su adaptación a diferentes condiciones de explotación.

2. Modificación de rasante para suprimir el túnel de Tabladillo.—La Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes propone la elevación de la pendiente para suprimir el túnel de Tabladillo, situado entre los puntos kilométricos 16,375 y 19,100, sustituyéndolo por una trinchera de aproximadamente 40 metros de altura. Esta solución, aunque más económica, es más desfavorable desde el punto de vista medioambiental y de explotación de la línea.

3. Variante de Nava de la Asunción.—En el estudio informativo complementario el paso por esta población se proyectaba aprovechando el corredor ferroviario de la antigua línea Segovia-Medina. Con el fin de evitar el paso de la nueva línea por la localidad de Nava de la Asunción y, de esta manera, reducir la afección a la zona de la población más próxima a la vía, se ha realizado la variante de trazado en la localidad de Nava de la Asunción (variante 1) que consiste en el alejamiento de la traza de dicho núcleo hacia el noroeste.

Con la nueva variante se obtiene una solución que evita por completo la afección a la población de Nava, ya que se desvía girando hacia el norte con radio 15.000 metros y a una distancia de la misma de aproximadamente 500 metros. El incremento de desarrollo con respecto al estudio informativo complementario es de 150 metros.

Se incluye también otra alternativa de trazado para el paso de esta población, la denominada variante de trazado en Nava de la Asunción (variante 2) que se separa de la alternativa original aproximadamente 1.500 metros. Dicha variante trata de evitar de esta manera la afección a la zona de regadío creando, sin embargo, una afección ambiental en la zona del arroyo Balisa que se suma a la mayor afección a la vegetación (pinar) en las zonas de separación de la variante con respecto al antiguo trazado, tanto al sur como al norte de la citada población.

4. Variante de Ciruelos de Coca.—La rectificación del trazado de esta variante propuesta para su adaptación a radios de 15.000 metros lleva aparejadas acciones similares en el entorno a las producidas por el trazado del estudio informativo complementario. Desde el punto de vista medioambiental, las rectificaciones de trazado se han realizado sin afectar a los bodones y humedales existentes en las proximidades de Ciruelos de Coca y Olmedo.

5. Variante de Olmedo.—La nueva solución se aleja hasta unos 500 metros del núcleo de población, ya que un distanciamiento mayor supondría una variación del trazado que afectaría a los bodones Blanco y Juncial (situados a la altura del punto kilométrico 53,000 aproximadamente), que son zonas húmedas de interés especial (ZHIE), según el Decreto 194/1994, de aprobación del catálogo de zonas húmedas. Además, habría un menor grado de aprovechamiento del corredor ferroviario existente (Segovia-Medina) dificultando el resto del trazado de la línea.

La variante de Olmedo se desarrolla al sureste de la ciudad para posteriormente girar hasta orientarse paralela a la carretera que une Olmedo con Villalba de Adaja a una distancia aproximada de 500 metros. Este trazado tiene el inconveniente de su afección a los montes de utilidad pública catalogados como número 28 (Tajón) y número 36 (Cañamón).

En cuanto al ramal a Medina nace en la vía de apartado izquierda del puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET) de Olmedo y a continuación gira a la izquierda con un radio de 5.000 metros hasta enlazar con la línea Olmedo-Medina una vez rebasado el actual cruce con el río Adaja.

6. Subtramo Olmedo-Matapozuelos.—En cuanto a los núcleos de Villalba de Adaja y Matapozuelos, afectados directamente por la bifurcación del ramal a Medina del estudio informativo complementario, el nuevo trazado se diseña con el objetivo de evitar encerrarlos en el entramado ferroviario formado por las dos líneas bifurcadas y la actual línea Madrid-Hendaya.

Tras cruzar el río Adaja, el trazado gira a la derecha con radio 7.250 metros para enlazar con la actual línea Madrid-Hendaya, rebasando por el oeste la localidad de Matapozuelos, a una distancia aproximada de 500 metros de su casco urbano, quedando la traza comprendida entre este núcleo y su estación.

ANEXO II

Resumen del estudio de impacto ambiental del estudio informativo complementario

El estudio de impacto ambiental contiene una descripción de la solución propuesta, características generales, requerimientos funcionales y criterios de diseño.

El inventario ambiental del medio físico indica que la geomorfología de la zona se compone de dos sectores: El borde meridional (sector segoviano) y el sector central (Tierra de Medina y Tierra de Pinares). La red hidrográfica pertenece a la cuenca del Duero y los ríos más importantes son el Eresma, Adaja, Voltoya y Moros. La vegetación potencial corresponde

a bosques de encinas, enebros y sabinas. La vegetación actual está formada por pinares, encinas, pastizales, cultivos, riberas, prados y humedales, vegetación higrófila en áreas despobladas y eriales.

El estudio indica la existencia de dos Áreas Importantes para las Aves, la número 57 denominada «Riofrío-Segovia», que engloba la ciudad de Segovia, sus alrededores y el Parque de Riofrío, y la número 55 denominada «Río Moros», que se distribuye a lo largo del curso medio de este río. Se trata de extensiones de pinares y riberas bien conservados, donde hay colonias de cigüeña blanca nidificando en árbol, además de numerosos milanos negros y reales. Como dato interesante hay que reseñar la nidificación durante los últimos años de dos parejas de cigüeña negra en el río Moros.

Algunas comunidades faunísticas se encuentran muy bien representadas en la zona, como es el caso de las comunidades ícticas, de las aves esteparias (avutarda, sisón, ganga, aguilucho cenizo y cernícalo primilla), de las rapaces forestales y de las aves acuáticas y limícolas. Los ríos Eresma, Moros, Voltoya y Adaja mantienen poblaciones de seis peces endémicos de la península, de los cuales dos se encuentran catalogados como especies amenazadas (lamprehuela y bordallo).

El inventario recoge el planeamiento urbanístico de la zona, una relación de espacios naturales y un listado del patrimonio arqueológico y de las vías pecuarias existentes. En el capítulo dedicado al paisaje se incluyen una serie de unidades ambientales. Por último, figura una relación de los montes catalogados en el ámbito de estudio elaborada a partir de la información publicada en los catálogos de montes de utilidad pública de las provincias de Segovia y Valladolid.

El estudio analiza las acciones del proyecto con incidencia medioambiental y contempla los elementos del medio receptor susceptibles de sufrir impactos, desglosados en tres categorías principales: Medio físico (clima, geología y geomorfología, suelos, hidrología e hidrogeología), medio biótico (vegetación y fauna) y medio social (paisaje, espacios naturales, patrimonio histórico-artístico y cultural, planeamiento urbanístico, contaminación acústica y contaminación atmosférica).

Considera que la alteración de los caudales hídricos y de la morfología de los cauces debido a los movimientos de tierras afectará inicialmente a los ríos Moros, Voltoya y Adaja. La pérdida de superficie de recarga de acuíferos en la zona, dada su pequeña superficie, puede considerarse escasa.

El estudio señala que la afección a los pinares, a la vegetación de ribera (provocadas por el paso del trazado sobre los ríos Moros y Voltoya), a los juncales y humedales y a los pastizales se considera severa. Refleja en unas tablas la localización de los impactos de magnitud severa y moderada producidos por el trazado.

Como principales afecciones a la fauna destaca la destrucción directa de hábitat, destacando el interés que presentan en la zona los ríos Moros y Voltoya (ambos protegidos por la Directiva 78/659/CEE, de 18 de julio), los humedales para la fauna riparia (comunidades piscícolas, aves acuáticas, palustres y ribereñas y poblaciones de anfibios), los pastizales y cultivos herbáceos de secano para las aves esteparias (la avutarda en particular) y los pinares para las aves rapaces forestales. Otras afecciones se producirán por el efecto barrera y el riesgo de colisión y electrocución en líneas aéreas y catenaria, especialmente sobre las avutardas y en las zonas de pastizales encharcados sobre las aves acuáticas, durante la migración e inverna.

Los elementos del trazado donde se producirá un mayor impacto sobre el paisaje serán las trincheras, terraplenes y viaducto sobre el río Moros, así como los viaductos sobre los ríos Voltoya y Adaja. Asimismo, considera como severo el impacto que se producirá sobre el espacio natural del tramo fluvial del río Voltoya entre Coca y Juarros de Voltoya.

El estudio detalla los yacimientos arqueológicos y ermitas localizadas en la banda considerada su relación con el trazado y el riesgo de impacto que genera el proyecto. Señala las vías pecuarias que serán interceptadas por el trazado. En lo que se refiere a la contaminación acústica, las zonas más afectadas serán el núcleo de población de Nava de la Asunción, algunas casas de labor, granjas o viviendas aisladas situadas en el inicio del tramo Segovia-Valladolid, y en el nudo sur de la rectificación de la línea Madrid-Hendaya.

Como síntesis del análisis de impactos, el estudio elabora dos matrices causa-efecto, una para la fase de construcción y otra para la fase de funcionamiento, en las que se representan en filas las acciones definidas como impactantes por el trazado previsto y en columnas los elementos del medio susceptibles de ser alterados.

El estudio realiza una descripción de las medidas correctoras de carácter general sobre los diferentes elementos del medio y describe los tratamientos relativos a los siguientes aspectos: Gestión de tierra vegetal, hidrosiembras, plantaciones en terraplenes y desmontes, plantaciones en riberas, restauración de los falsos túneles, pantallas sónicas, restauración

tadas por las obras, actuaciones sobre el patrimonio cultural, balizamiento temporal de protección de recursos culturales, seguimiento y control ambiental de las obras y seguimiento arqueológico.

El programa de vigilancia ambiental consta de las siguientes fases: Fase I, seguimiento durante la etapa previa a la ejecución de las obras; fase II, seguimiento durante la ejecución de las obras; fase III, seguimiento durante la etapa de funcionamiento. También incluye la interpretación de los resultados y la emisión de informes.

Por último, el estudio contiene cartografía temática ambiental compuesta por mapas de suelos, vegetación, sensibilidad faunística, espacios naturales, patrimonio cultural, paisaje, montes catalogados, síntesis ambiental, impactos y medidas correctoras. Incluye un análisis del impacto ambiental de las acometidas eléctricas a la catenaria.

Resumen del estudio de impacto ambiental de la propuesta de modificación del trazado

El estudio de impacto ambiental realiza una descripción de la propuesta de modificación del trazado, indicando que las variaciones en relación con el trazado del estudio informativo complementario son mínimas entre el punto kilométrico 0,000 y el punto kilométrico 25,000, inicio de la variante de Nava de la Asunción. El trazado se modifica sustancialmente entre esta localidad y el final del proyecto, en unos 50 kilómetros aproximadamente. Las variaciones más importantes son: Variante de Nava de la Asunción, con dos soluciones a una distancia de 500 metros (1) y de 1.500 metros (2), respectivamente, del núcleo de población, variante de Ciruelos de Coca, variante de Olmedo y el subtramo Olmedo-Matapozuelos.

El inventario ambiental es similar en su contenido al del estudio de impacto ambiental correspondiente al estudio informativo complementario. Desarrolla las principales características de la climatología, geomorfología, geología y litología, hidrología e hidrogeología, edafología, vegetación, fauna, medio socioeconómico, espacios naturales, patrimonio cultural, planeamiento urbanístico, paisaje y montes catalogados.

El estudio realiza un análisis y una valoración de los impactos ambientales que potencialmente pueden generar las obras de la propuesta de modificación del trazado. A la vista de los resultados obtenidos a través del análisis efectuado, el estudio considera que el impacto de la propuesta de modificación del trazado sobre las diversas variables es de carácter moderado. No obstante, el estudio puntualiza que se han detectado impactos de carácter severo provocados por el paso del trazado sobre los ríos Moros y Voltoya, que afectan de manera especial sobre la vegetación de ribera, las aves y la población de peces de estos cauces, especialmente bien conservadas, incidiendo de manera notable desde el punto de vista paisajístico. Destaca, por otra parte, que ambos ríos aparecen a su vez protegidos por la Directiva 78/659/CEE, de 18 de julio.

Una de las principales diferencias, según indica el estudio, de la propuesta de modificación del trazado con respecto al estudio informativo complementario se da en la vegetación. Así, el estudio informativo complementario atraviesa 1.960 metros de riberas, juncales y humedales, frente a los 1.160 metros que atraviesa la propuesta de modificación de trazado. En el estudio informativo complementario se produce un impacto severo al afectarse unos 750 metros de hábitats prioritarios, y en cuanto al ruido existe también un impacto severo sobre la población de Nava de la Asunción entre los puntos kilométricos 33,360 y 34,560. Sobre el patrimonio cultural y arqueológico, se producen 46 impactos (12 de ellos de magnitud severa) en el trazado del estudio informativo complementario, frente a los 28 impactos (ocho de magnitud indole severa) identificados en la propuesta de modificación del trazado.

El estudio señala que, una vez analizadas las diversas afecciones producidas por la propuesta de modificación del trazado, el impacto de la variante de trazado en Nava de la Asunción (1) es de carácter compatible-moderado y el impacto de la variante 2 es de carácter moderado. En esta última variante 2 se ha detectado un impacto, sobre el patrimonio cultural y arqueológico, calificado como severo.

El estudio concluye que las principales diferencias entre los impactos producidos por las variantes de trazado en Nava de la Asunción (1) y (2) se dan en las variables vegetación, fauna y patrimonio cultural y arqueológico. Con respecto a la vegetación, la variante de trazado en Nava de la Asunción (2) produce un impacto severo, al atravesar zonas de riberas, juncales y humedales en unos 2.100 metros. La afección a este tipo de vegetación lleva implícita la afección a las comunidades faunísticas que pueblan estas zonas. Asimismo, el trazado de esta variante (2) supone un impacto moderado sobre unos 6.420 metros de pinares repartidos en los extremos de dicha variante. La variante de trazado en Nava de la Asunción (1) no produce impacto severo sobre la vegetación pero sí produce un impacto moderado en 9.550 metros, repartidos en 9.125 metros sobre pinares en los extremos de dicha variante y 425 metros sobre pastizales.

Sobre el patrimonio cultural y arqueológico, la variante de trazado en Nava de la Asunción (2) produce un impacto severo, mientras que la variante (1) no tiene impactos. En contrapartida a las mejoras obtenidas por la propuesta de modificación del trazado con la variante en Nava de la Asunción (1), cabe mencionar la afección a las zonas de regadío. El estudio considera que éste es un impacto recuperable que quedaría controlado con la reposición de los sistemas de riego y, por lo tanto, tiene un carácter reversible.

En consecuencia, y dada la naturaleza de las dos variantes, el estudio señala que la mayor afección al medio ambiente originada en uno de los casos queda compensada por el impacto en la zona de regadío originada por la otra, por lo que considera ambas alternativas igualmente viables.

ANEXO III

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental del estudio informativo complementario

Alegaciones de Organismos Oficiales:

Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.
 Confederación Hidrográfica del Duero.
 Dirección General de Infraestructuras de RENFE.
 Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Junta de Castilla y León.
 Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León.
 Diputación Provincial de Segovia.
 Diputación Provincial de Valladolid.
 Ayuntamiento de Fuente de Santa Cruz.
 Ayuntamiento de Hornillos de Eresma.
 Ayuntamiento de Matapozuelo.
 Ayuntamiento de Nava de la Asunción.
 Ayuntamiento de Nieva.
 Ayuntamiento de Olmedo.
 Ayuntamiento de Valverde del Majano.
 Ayuntamiento de Ventosa de la Cuesta.
 Ayuntamiento de Medina del Campo.
 Ayuntamientos de Cabezón de Pisuerga, Pozaldez, Matapozuelos, Valdestillas y Viana de Cega.

Alegaciones de asociaciones ecologistas, culturales, vecinales, partidos políticos y organizaciones sindicales y empresariales:

AMPAS del Colegio público «Fray Sebastián» de Nava de la Asunción.
 AMPAS «José Jiménez Lozano» del CRA «Río Eresma» de Matapozuelos.
 Asociación Cultural y Medioambiental «Nívaria» de Matapozuelos.
 Asociación de Amas de Casa «Mujer Rural» de Nava de la Asunción.
 Asociación de Jubilados y Pensionistas «El Pico» de Matapozuelos.
 Asociación de Vecinos en Defensa de Nava.
 Asociación Juvenil «Pino Morgas» de Nieva.
 Cámara Agraria Local de Nava de la Asunción.
 Casino de la Unión de Segovia.
 Comunidad de Regantes «Regadíos Nava».
 Federación de Comunicación y Transportes de Castilla y León de CC. OO.
 Federación Empresarial Segoviana.
 Federación Local de CGT de Segovia.
 Grupo Municipal Socialista de Nava de la Asunción.

Alegaciones de particulares:

Don Aurelio Carpio Fernández del Pozo.
 Don Miguel Carpio Fernández del Pozo.
 Doña Caridad Casares Pérez y don Abelardo Gómez Esteban
 Doña M. Paz y don Pablo de las Heras Gómez.
 Doña Purificación Fragua Muñoz y don Aureliano Galán Vázquez.
 Don Mariano García Llorente.
 Don Julián Herranz.
 Don Amalio Herranz Hernández.

Los aspectos medioambientales más significativos de las alegaciones son los siguientes:

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento señala que tiene previsto el acondicionamiento de la CN-601, desde el punto kilométrico 145,8 al punto kilométrico 150,0, variante de Olmedo. Por ello, recuerda que se tengan en cuenta las prescripciones del Reglamento General de Carreteras e Instrucción de Carreteras y que la actuación se coordine con la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León.

La Confederación Hidrográfica del Duero adjunta un informe del Jefe del Área de Proyectos y Obras indicando las afecciones hidráulicas del

nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España. En concreto, se hace referencia al cruce del río Moros, al futuro embalse de Bernardos y a los abastecimientos de agua a Olmedo y Medina del Campo.

La Dirección General de Infraestructuras de RENFE señala carencias en el inventario ambiental y critica la metodología y la descripción y valoración de impactos. En particular, destaca el efecto barrera sobre ungulados y mamíferos carnívoros, la falta de justificación en la catalogación de afecciones y el análisis de impacto ambiental de las acometidas eléctricas a la catenaria.

Propone detallar las necesidades de préstamos y reutilización de materiales, estudio detallado del impacto acústico en Nava de la Asunción y en las inmediaciones de Hornillos, Pozaldez, Valdestillas y Matapozuelos, la realización de un estudio específico sobre la afección a enclaves y corredores de interés faunístico y el análisis de impacto ambiental de las acometidas eléctricas a la catenaria.

Propone un plan de medidas correctoras a incluir en el proyecto constructivo y otro de control y vigilancia, a realizar durante el periodo de garantía.

La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Junta de Castilla y León solicita que la nueva línea se proyecte para una velocidad de 350 km/h, como la línea Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, y no como figura en el estudio informativo (300 km/h). Estima necesario evitar el paso de la nueva línea por el entorno de las poblaciones a las que no se vaya a servir comercialmente y analiza particularmente la situación y proximidad al trazado de los núcleos de Nava de la Asunción, Olmedo, Villalba de Adaja y Matapozuelos.

En Nava de la Asunción, dado que el trazado de la nueva línea coincide con el de la línea existente Segovia-Medina, tangente al casco urbano y con edificaciones a ambos lados de la vía, solicita la mínima afección a la parte de la población más próxima con el mayor aprovechamiento posible de la actual línea. Apunta como soluciones el soterramiento total o parcial de la vía y, preferiblemente, alejar la traza del núcleo.

En Olmedo la alternativa seleccionada discurre en trinchera a menos de 500 metros del casco urbano y al oeste del mismo, limitando el crecimiento de una población que tiene impedida su expansión por la construcción de la variante de la N-601. Cree conveniente proyectar una trinchera que pueda convertirse en falso túnel, si el crecimiento de Olmedo lo precisase. No obstante, considera preferible alejar la alternativa de la población.

El núcleo de Villalba de Adaja está alejado menos de 500 metros del ramal a Medina que lo separa de Matapozuelos, a cuyo municipio pertenece. Por otro lado, en su término municipal se encuentra el río Adaja que será cruzado por tres viaductos. Pide desplazar el punto de bifurcación del trazado para mantener la relación con Matapozuelos en las condiciones actuales y estudiar la forma de reducir los cruces sobre el río.

En cuanto a Matapozuelos, su proximidad al ramal a Medina y al eje principal a Valladolid crea una situación similar a la de Villalba de Adaja, pero agravada al quedar la población encerrada dentro del triángulo definido por las dos líneas bifurcadas y la actual línea Madrid-Hendaya. Considera imprescindible que Matapozuelos quede fuera del entramado ferroviario.

Hace referencia a la especial situación de Medina del Campo, cuya perfecta integración en la línea debe compatibilizar los tráficos a Galicia y Portugal con los servicios regionales a Madrid y Valladolid. Para eliminar las operaciones de inversión de marcha en todas las relaciones posibles, es conveniente, en una primera fase, acondicionar el tramo Olmedo-Medina de la actual línea Segovia-Medina, para el tráfico por dicho tramo de los futuros servicios de regionales «express».

Por último, considera insuficientes los 220 km/h de velocidad previstos, y solicita que en este tramo se puedan alcanzar los 350 km/h.

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León resalta el aprovechamiento del tramo de la antigua vía entre Nieva y Coca. Propone medidas suplementarias para corregir impactos negativos, como restituir al monte público los tramos de vía sin posibilidad de reabrir al servicio, en el término municipal de Coca. Pide un replanteamiento del trazado en la zona de confluencia de los ríos Eresma y Milanillos, al oeste de Segovia, por tratarse de la zona de mayor valor medioambiental de todas las afectadas por la traza en esta provincia. Sugiere reubicar el puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET) y la subestación previstos entre Nieva y Nava de la Asunción, en la misma zona pero fuera del monte público. Propone el soterramiento de la vía en la zona urbana de Nava de la Asunción y una serie de medidas preventivas y correctoras, con carácter genérico, de los posibles efectos medioambientales.

En cuanto a la alternativa elegida para resolver el acceso a Valladolid y el ramal a Medina, considera viable la solución propuesta por respetar los humedales situados al sur-suroeste de Olmedo y la Dehesa de Olmedo,

de singular valor ecológico. Sugiere desplazar hacia el Oeste la bifurcación de Villalba de Adaja y pasar la línea directa a Valladolid al Oeste de Matapozuelos para minimizar el impacto en una zona de gran importancia ecológica, paisajística y arqueológica.

La Diputación Provincial de Segovia señala que el trazado a su paso por el término municipal de Valverde del Majano debe garantizar los accesos al polígono industrial y de servicios existentes y no perturbar el disfrute de la zona deportiva y de recreo del polideportivo del Casino de la Unión. Además, considera que el paso por Garcillán debe ser compatible con el futuro acceso a la planta de tratamiento de residuos sólidos que se está construyendo actualmente.

La Diputación Provincial de Valladolid adjunta acuerdo del Pleno del día 26 de marzo de 1999 en el que se exige que el tren de alta velocidad pase directamente por el municipio de Medina del Campo. Posteriormente, remite Acuerdo del Pleno de 30 de abril de 1999 en el que, en su punto primero y por unanimidad, decide informar negativamente el estudio informativo ya que el trazado propuesto no pasa por Medina del Campo. En el punto segundo propone que se configure el nuevo trazado utilizando la línea ferroviaria Segovia-Medina del Campo, aduciendo razones económicas, medioambientales, de vertebración del territorio y sociológicas. Adjunta una proposición del Diputado de Asesoramiento a Municipios, don Alfonso Centeno Trigos, en el que pide que se respeten los intereses legítimos de cada municipio, citando como ejemplo a Matapozuelos y a Olmedo, y que se redacte un proyecto de recuperación y transformación del suelo ocupado por el trazado de las líneas Segovia-Medina que quedan fuera de uso.

El Ayuntamiento de Fuente de Santa Cruz solicita que el gálibo de los pasos inferiores de la nueva línea se proyecte teniendo en cuenta las mayores dimensiones de los vehículos agrícolas, en especial, las cosechadoras.

El Ayuntamiento de Hornillos de Eresma acompaña 91 firmas de vecinos que se oponen al trazado en lo que afecta al corredor cuya bifurcación se produce en las proximidades de Villalba de Adaja. Considera que el trazado es susceptible de mejora y piden ser tenidos en cuenta en el expediente para presentar otras alternativas.

El Ayuntamiento de Matapozuelos adjunta informe del Acuerdo del Pleno de 9 de abril de 1999, informe complementario del anterior y aprobado el 17 de mayo de 1999, documentación sobre yacimientos arqueológicos, enjuiciamiento crítico sobre el impacto ambiental, valoración sobre el impacto del trazado en el sector agrario y firmas de vecinos que se oponen al trazado.

Menciona, como aspectos negativos, dos yacimientos arqueológicos afectados al noroeste de Villalba de Adaja, el aislamiento de Matapozuelos en el interior de un triángulo ferroviario que cerca la población, la afición a tierras de labor, el impacto paisajístico y el perjuicio a especies protegidas como avutardas y cigüeñas.

El Ayuntamiento de Nava de la Asunción manifiesta que el Pleno de la Corporación municipal, en sesión de 15 de abril de 1999, acuerda oponerse al paso de la nueva línea por el casco urbano de Nava y por su zona agrícola de regadío, en razón de los efectos perniciosos para la habitabilidad de las viviendas próximas a la vía, el freno a la expansión urbanística del municipio y los perjuicios a la agricultura de la zona.

El Ayuntamiento de Nieva muestra su preocupación por la posible afición a la Ermita de la Virgen del Pozo Viejo, en las proximidades de la nueva vía, y exige que en ningún caso quede encerrada entre vallas, proponiendo su traslado o el cambio del trazado.

El Ayuntamiento de Olmedo indica que la alternativa seleccionada discurre en trinchera a menos de 500 metros del casco urbano y al oeste del mismo, limitando el crecimiento de una población que ya tiene impedida su expansión hacia el este por la construcción de la variante de la N-601. Cree conveniente proyectar la trinchera de modo que pueda convertirse en falso túnel. No obstante, considera preferible alejar la alternativa de la población, en consonancia con la solución preconizada para Nava de la Asunción.

El Ayuntamiento de Valverde del Majano destaca lo siguiente:

Negativos efectos paisajísticos y medioambientales en el entorno de la Ermita de la Aparecida, de especial protección sociocultural.

Perjuicios causados por el nuevo trazado al polígono industrial de propiedad municipal.

Ocupación por la nueva explanación de la estación depuradora de aguas residuales del polígono.

Falta de definición de las vías de acceso al polígono.

Necesidad de prever la evacuación de posibles avenidas estacionales en el arroyo Milanillos y en el paraje de El Valle.

Necesidad de corregir los efectos negativos por la proximidad del trazado al complejo recreativo del Casino de la Unión.

Afición a dos viviendas que quedarían incomunicadas.

Daños al acceso a la explotación «Viveros» y afición a los caminos de los Guijares, Viejo del Molino Carrascal y de Hontanares.

Por todo ello, pide una modificación del trazado, al norte de la C-605, situándose la estación de Segovia en un lugar próximo a esta carretera. También solicita una unión ferroviaria para mercancías con el polígono industrial.

El Ayuntamiento de Ventosa de la Cuesta remite un escrito igual que el del Ayuntamiento de Hornillos. Adjunta 69 firmas de vecinos que se oponen al trazado en lo que afecta al corredor cuya bifurcación se produce en las proximidades de Villalba de Adaja.

El Ayuntamiento de Medina del Campo hace suyo el Acuerdo de la Diputación Provincial de Valladolid, en el que se pide que el trazado pase por Medina del Campo. Propone que se configure el nuevo trazado utilizando la línea ferroviaria Segovia-Medina del Campo, aduciendo razones económicas, medioambientales, de vertebración territorial y sociológicas.

Los Ayuntamientos de Cabezón de Pisuerga, Pozaldez, Matapozuelos, Valdestillas y Viana de Cega, en escrito conjunto, se oponen al cierre de estaciones y a la pérdida de los servicios ferroviarios existentes en sus municipios.

AMPAS del Colegio público «Fray Sebastián» de Nava de la Asunción solicita otra alternativa de trazado por la coincidencia, en esta zona, con el de la línea Segovia-Medina, tangente al casco urbano y con edificaciones a ambos lados de la vía. Se añade, además, el perjuicio para la actividad escolar por la proximidad de la vía al centro de enseñanza y la afición del paso subterráneo al patio del centro.

AMPAS «José Jiménez Lozano» del CRA «Río Eresma» de Matapozuelos menciona como aspectos negativos el aislamiento del pueblo en el interior de un triángulo ferroviario que constriñe la población, la afición a las tierras de labor, el impacto paisajístico, la contaminación acústica y el perjuicio para la salud del tendido eléctrico, la existencia de dos yacimientos arqueológicos afectados, etc.

La Asociación Cultural y Medioambiental «Nivaria» de Matapozuelos resalta la amenaza que el trazado supone para la especie protegida de la avutarda y el deterioro de la calidad de vida del pueblo.

La Asociación de Amas de Casa «Mujer Rural» de Nava de la Asunción se solidariza con la Asociación de Vecinos en Defensa de Nava en lo referente al paso del tren de alta velocidad por el casco urbano del pueblo y pide que no se perjudique a ningún vecino.

La Asociación de Jubilados y Pensionistas de «El Pico» de Matapozuelos señala los perjuicios para la salud y la tranquilidad de los asociados, ya que el trazado propuesto, no sólo encerraría el casco urbano, sino que impediría sus paseos diarios y limitaría su esparcimiento.

La Asociación de Vecinos en Defensa de Nava fundamenta su oposición al proyecto en el impacto acústico, el campo electromagnético generado, las vibraciones mecánicas y el efecto barrera que dificultaría el desarrollo urbano de la localidad. Adjunta 1.803 firmas.

La Cámara Agraria Local de Nava de la Asunción se opone al paso de la nueva línea por el casco urbano del pueblo. Pide, asimismo, que no afecte a las zonas agrícolas de regadío y a los intereses ganaderos.

El Casino de la Unión de Segovia señala que dada la proximidad de la nueva línea a las instalaciones del polideportivo de Valverde del Majano, del que la sociedad es propietaria, considera imprescindible la instalación de pantallas acústicas para reducir los ruidos al mínimo posible.

La Comunidad de Regantes «Regadíos Nava» se opone al paso del tren por el casco urbano del pueblo y solicita, asimismo, que no afecte a las zonas agrícolas de regadío del pueblo, principal medio de subsistencia de muchos vecinos.

La Federación de Comunicación y Transporte de Castilla y León de CC. OO. asume el interés de la línea y apoya la consideración de Segovia como punto fijo de la misma, así como el máximo aprovechamiento del corredor ferroviario existente entre Segovia y Medina. Pide que se estudie una alternativa que implique la entrada a Medina por el sur, un nuevo diseño para alejar la traza de Matapozuelos y medidas para corregir el impacto ambiental al paso por Nava de la Asunción.

La Federación Local de CGT de Segovia expresa su absoluto rechazo a la totalidad del proyecto por estimar que se producirá un daño irreversible, desde el punto de vista social, medioambiental y económico, a lo largo de todo el trazado. Propone como alternativa la mejora de las actuales líneas ferroviarias.

El Grupo Municipal Socialista de Nava de la Asunción alude a la propuesta de convenio urbanístico, hecha por RENFE al Ayuntamiento en 1997, ofreciendo la liberación del servicio ferroviario de 7.708 metros cuadrados, lo que a juicio de la alegación invalidaría las ventajas de aprovechamiento del corredor ferroviario ya que habría cambiado la calificación de uso del suelo.

Don Aurelio Carpio Fernández del Pozo señala una incidencia medioambiental muy grave sobre hábitats de aves esteparias como la avutarda, el sisón y el alcaraván, entre Coca y Valdestillas. Propone una variante de la rama principal a Valladolid que, desde Hornillos, circule por la margen izquierda del río Adaja, uniéndose a la línea Madrid-Hendaya en el término municipal de Valdestillas. Se opone al ramal a Medina por Pozaldez y sugiere su sustitución por la línea actual en el tramo Olmedo-Medina.

Don Miguel Carpio Fernández del Pozo resalta la incoherencia del estudio informativo por no utilizar el corredor Olmedo-Medina de menor coste. Señala las carencias del estudio de impacto ambiental en sus afecciones al medio humano y especialmente el trazado en las cercanías de las poblaciones y el aislamiento físico de Matapozuelos.

Don Julián Herranz como Párroco de Nieva manifiesta su preocupación por la posible afección del nuevo trazado a la Ermita de Nuestra Señora del Pozo. Solicita la construcción de otra nueva de las mismas características o una indemnización justa que tase su valor material y el aprecio afectivo que el pueblo tiene a dicha ermita.

Don Amalio Herranz Hernández propietario de un cebadero de cerda en el término municipal de Coca que se ve afectado por la nueva traza pide que ésta se varíe ya que el ruido y las vibraciones impedirían el uso de la explotación.

Otros 214 escritos de particulares pueden agruparse según se refieran al trazado en la zona urbana de Nava de la Asunción o al paso de la línea férrea por el término municipal de Matapozuelos.

ANEXO IV

Resumen de los informes recibidos sobre la variación de trazado entre el comienzo de la variante de nava de la asunción y el final del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente	X
Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León	X
Ayuntamiento de Santa María la Real de Nieva	-
Ayuntamiento de Coca	X
Ayuntamiento de Fuente de Santa Cruz	-
Ayuntamiento de Fuente-Olmedo	X
Ayuntamiento de Aguasal	-
Ayuntamiento de Hornillos de Eresma	X

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza remite un informe en el que señala que el nuevo trazado modificado no se ubica dentro de ningún espacio protegido, de acuerdo con alguna de las categorías que refleja la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres, así como tampoco sobre ningún LIC o ZEPA.

Realiza una serie de consideraciones sobre las zonas atravesadas por el trazado y adjunta un anexo con una relación de hábitats identificados en la zona del proyecto, constituidos por hábitats prioritarios (estanques temporales mediterráneos y zonas subestépicas de gramíneas y anuales), y hábitats no prioritarios (pastizales salinos mediterráneos, brezales o mediterráneos con aliaga, matorrales termomediterráneos y pre-estépicos, fresnedas termófilas, encinares y bosques galería).

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León indica los montes de utilidad pública afectados por el proyecto en la provincia de Segovia. Considera que el trazado propuesto y sus variantes son los menos perjudiciales para el medio natural.

Manifiesta que túnel de Tabladillo no afectará a ninguna área de valor ecológico, señalando que la salida del túnel en dirección Valladolid se encuentra muy próxima al núcleo urbano de Pascuales, por lo que es probable que sea necesario la aplicación de medidas de amortiguamiento del impacto sonoro.

Considera que el trazado de la variante (1) de Nava de la Asunción presenta considerables ventajas sobre el de la variante (2), ya que ésta produce mayor afección a las masas arboladas y a un importante monte privado del término municipal de Coca (el Pinar Nuevo), y además la afección a la fauna es mayor. Señala que la superior viabilidad ambiental de la variante (1) sobre la (2) choca con las zonas de regadío en Nava de la Asunción, que sería preciso reponer. Indica que tanto la variante (1) como la (2) pueden incidir en el polígono industrial de Coca, situado en el prado de la Salina.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León en Valladolid informa que la nueva alternativa Olmedo-Villalba de Adaja afectaría, en el término municipal de Olmedo, al monte de utilidad pública Camino de Hontanar y en el término de Hornillos de Eresma a los montes El Quemado y Cañamón, así como a varios pinares de propiedad privada. Considera que esta alternativa mejora el cruce sobre el río Adaja al reducir los tres pasos propuestos a uno sólo.

La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León, refiriéndose a la variación de trazado en Nava de la Asunción, defiende la solución finalmente elegida siempre que dentro de las características funcionales propias de una red de altas prestaciones sea viable y asumible, tanto desde el punto de vista técnico y constructivo, como medioambiental.

En la zona de Tabladillo no se opone al trazado en planta, pero en alzado prefiere claramente la solución consistente en el túnel de 2.725 metros.

El Ayuntamiento de Coca manifiesta su negativa a las dos alternativas propuestas de modificación del trazado en los términos municipales de Coca y de Nava de la Asunción, proponiendo el trazado inicial que fue sometido a información pública, deprimiendo el trazado desde el punto kilométrico 29 hasta el 33 y construyendo un túnel desde el punto kilométrico 33 al 36. Solicita que el trazado se deprima hasta la cota 792 y luego gire a la izquierda desde el comienzo del término municipal de Coca para atravesar las 150 hectáreas de pinar incendiadas en 1999 donde, según afirma, el impacto medioambiental sería nulo.

Enumera en su informe los impactos ambientales negativos de la alternativa situada a 500 metros del casco urbano de Nava de la Asunción, con una longitud de 12 kilómetros.

El Ayuntamiento de Fuente Olmedo considera que la incidencia medioambiental del tren de alta velocidad sobre el municipio es negativa. Señala que el desvío del trazado de lo que debiera ser su localización natural (uniendo Segovia y Valladolid por una línea recta) tendrá efectos negativos desde el punto de vista económico y de medio ambiente

El Ayuntamiento de Hornillo de Eresma informa favorablemente el nuevo trazado.

17924 RESOLUCIÓN de 21 de julio de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de conducción de agua desde el acueducto Tajo-Segura para incorporación de recursos a la llanura manchega (Cuenca-Toledo-Ciudad Real). Tramo conducción principal y ramal de Gasset, de la Confederación Hidrográfica del Guadiana. Dirección General de Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, 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, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, modificado por el Real Decreto 1646/1999, de 22 de octubre, 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.

La antigua Dirección General de Obras Hidráulicas remitió, con fecha 16 de mayo de 1995, a la antigua Dirección General de Política Ambiental la Memoria-resumen del proyecto de conducción de agua desde el Acueducto Tajo-Segura para incorporación de recursos a la llanura manchega, con el fin de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Dicha Memoria-resumen se refería al abastecimiento de agua a poblaciones y a la regeneración hídrica de la Mancha húmeda.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 21 de septiembre de 1995, la entonces Dirección General de Información y Evaluación Ambiental dio traslado a la Confederación Hidrográfica del Guadiana de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas obtenidas se recogen en el anexo I.