

**1169**

**RESOLUCIÓN de 18 de diciembre de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto nuevo vial de acceso a la estación de alta velocidad de Segovia. Fase 2.**

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el en el Grupo 6. Proyectos de infraestructuras, apartado a) «Carreteras», epígrafe 1.º «Construcción de autopistas y autovías, vías rápidas y carreteras convencionales de nuevo trazado», del Anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 1.2, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 4.1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

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

1. *Información del proyecto. Promotor y Órgano Sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas*

El promotor y órgano sustantivo es el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

El vial objeto del proyecto permitirá dar acceso rodado y peatonal a la nueva estación de alta velocidad de Segovia, desde el casco urbano de la ciudad. El acceso se proyecta a través de una única calzada, de aproximadamente 2 km de longitud, estando la sección tipo formada por 2 carriles de 3.50-4.00 m, con arcenes a ambos lados. El trazado será realizado para una velocidad de proyecto de 50 km/h, puesto que según lo recogido en el Plan General de Ordenación Urbana (en fase de aprobación), este acceso formará parte de un corredor urbano en el futuro.

La zona de estudio se ubica en el término municipal de Segovia, al sur del casco urbano. Sus límites quedan definidos del siguiente modo:

- Al norte con los desarrollos urbanos al sur de la ciudad de Segovia.
- Al sur con la línea de Alta Velocidad Madrid-Valladolid.
- Al oeste limita con la Autopista AP-61.
- Al este con la Vía Pecuaria «Cordel de Santillana».

La estación de alta velocidad de Segovia se sitúa al sur de la circunvalación SG-20 al este de la autopista AP-61. Las alternativas contempladas en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental han sido las siguientes:

Alternativa 1: El trazado de esta alternativa se inicia en la zona sureste de la ciudad de Segovia. A partir de esta zona y con alineación E-O se llegaría a una glorieta desde la cual arranca una alineación N-S, que aprovecha un paso inferior existente bajo la circunvalación a Segovia SG-20. Por dicho paso inferior se encuentran actualmente repuestas dos vías pecuarias: el «Cordel de Santillana» y «Colada de Juarrillos», tras la afección que produjo la construcción de la circunvalación a Segovia sobre las mismas.

Alternativa 2: Esta segunda alternativa se inicia a partir de la glorieta en la que finaliza la autopista AP-61, desde la cual, con una alineación E-O se llegaría a una glorieta que permitiría el cambio a una alineación N-S. Para salvar la ocupación de la circunvalación y su posterior ampliación, se proyecta un nuevo paso superior. Este paso se situaría más al oeste que el de la Alternativa 1 debido a que se ha ajustado al corredor definido en el futuro Plan General de Ordenación Urbana de Segovia. El trazado se inicia con una alineación recta con orientación N-S. Tras ésta y mediante un radio amplio se continúa el trazado hacia el S-SE, cambiando en su parte final para tomar una orientación S-E hasta que llega a las proximidades de la estación, de forma paralela al trazado de la línea de alta velocidad.

Tras el análisis de ambas alternativas se concluye adoptando la alternativa 2. Desde el punto de vista de la afección al medio natural, el impacto de ambas alternativas es similar. No obstante la alternativa 2 resulta más favorable en cuanto a la compatibilidad con el patrimonio cultural (vías pecuarias), y al ordenamiento territorial (planes urbanísticos del Ayuntamiento de Segovia).

2. *Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto*

**Vegetación y hábitats:** El ámbito de actuación corresponde a zonas ocupadas por pastizales, y en algunos casos matorrales subarborescentes. Las especies y géneros que se encuentran son: *Poa bulbosa*, *Trifolium sp. pl.*, *Rumex acetosella*, *Centaurea alba*, *Tuberaria guttata*, *Thymus zygis*, *Lavandula pedunculata*, *Juniperus oxycedrus*, *Helianthemum appeninum*. Prácticamente todo el trazado, exceptuando la primera parte del recorrido, coincide con pastizales anuales de la *Tuberarietea guttati* y majadales de *Poetea bulbosae* (hábitat 6220), muy abundantes en el entorno del proyecto.

**Fauna:** La fauna de la zona se halla condicionada por la presión antrópica que ejerce la proximidad de la ciudad y el limitado porte de la vegetación de la zona. No existen especies en peligro de extinción incluidas en los catálogos nacional o autonómico afectadas por el proyecto. El grupo faunístico de mayor interés ambiental es la avifauna, destacando el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), el cernícalo primilla (*Falco naumanni*), el halcón peregrino (*Falco peregrinus*), el milano negro, (*Milvus nigrans*), el milano real (*Milvus milvus*), etc.

**Hidrología:** El sector analizado pertenece a la Cuenca del Duero. En el ámbito de actuación no existen cursos fluviales de entidad, estando el sistema hidrológico constituido por pequeños arroyos temporales y acuíferos de interés local. Concretamente se ubican en el ámbito de actuación los arroyos de la Huelga y Roduelos, afluentes del río Eresma.

**Geología y Edafología:** El ámbito de actuación corresponde con rocas ígneas prehercínicas, de tipo rampa o pediment, más o menos degradadas por la acción fluvial posterior. Los suelos son de tipo inceptivos, y no existen Lugares de Interés Geológico.

**Espacios Naturales Protegidos:** El ámbito de actuación no es coincidente con ningún espacio protegido ni con lugares Natura 2000.

**Patrimonio Cultural:** Se afecta a dos vías pecuarias, la «Colada de la Ermita de Juarrillos al Cordel de Santillana» y la «Colada de Juarrillos». En la zona de actuación no existe ningún yacimiento arqueológico catalogado.

3. *Resumen del proceso de evaluación*

3.1 *Entrada de la documentación inicial.*

De acuerdo con el artículo 1.4 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, ADIF remitió la documentación inicial del proyecto «Nuevo vial de acceso a la Estación de Alta Velocidad de Segovia. Fase 2», que tuvo su entrada en el Ministerio de Medio Ambiente con fecha de 19 de diciembre de 2006, con el objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

3.2 *Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental.*

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha de 19 de abril de 2007, estableció un periodo de consultas a instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. La relación de consultados se exponen a continuación, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la documentación inicial.

Organismos consultados	Respuesta
Dirección General para la Biodiversidad .....	X
Confederación Hidrográfica del Duero .....	X
Instituto Geológico y Minero de España .....	-
Diputación Provincial de Segovia .....	-
Subdelegación del Gobierno en Segovia .....	-
Dirección General de Infraestructura. RENFE .....	-
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León .....	-
Dirección General de Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León .....	-
Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León .....	X
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras. Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León .....	-
Dirección General de Vivienda, Urbanismo y Ordenación del Territorio. Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León .....	X
Dirección General de Patrimonio y Bienes Culturales. Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León .....	X
Ayuntamiento de Segovia .....	-
ADENA .....	-
Ecologistas en Acción de Castilla y León .....	-
Greenpeace .....	-

Organismos consultados	Respuesta
SEO/BirdLife .....	-
Asociación Ecologista Centaurea (Segovia) .....	-

De los informes recibidos cabe destacar las siguientes observaciones:

La Dirección General para la Biodiversidad, Ministerio de Medio Ambiente, señaló que el proyecto no coincide con ningún espacio de la Red Natura 2000 y tampoco es probable que genere afecciones indirectas sobre la misma. Ha considerado el impacto de la pérdida neta de superficie del hábitat 6220 Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea. Señalaba asimismo el riesgo de que el área elegida para la expansión de la ciudad y el desarrollo de las infraestructuras pudiera acabar constituyendo una cuña que fragmentara la superficie del citado habitat en dos bloques aislados. Opinaba que en la documentación inicial debiera haberse valorado el impacto acumulado debido a la concentración de viales de comunicación en el ámbito del proyecto, en especial, respecto a la afección conjunta sobre el medio natural y sobre el hábitat «Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea». Propuso que el estudio de impacto ambiental incluyera un estudio sobre el terreno de las especies de fauna asociadas al área en que se prevé el desarrollo del trazado del nuevo vial, incluyendo las especies de avifauna que puedan utilizar los pastizales como zona de campeo y una estimación de la pérdida neta de superficie de zonas subestépicas de gramíneas y anuales de Thero-Brachypodietea (6220), derivada de la construcción del nuevo vial así como de la ocupación prevista para el Nuevo Barrio de la Estación.

La Confederación Hidrográfica del Duero señaló que el estudio de impacto ambiental debería contener una descripción detallada de los cauces que se verán afectados, así como las actuaciones previstas en dichos cauces y medidas correctoras propuestas. Recomendaba asimismo que se tuvieran en cuenta las siguientes medidas correctoras:

Sólo se eliminará la vegetación necesaria para la correcta ejecución de las obras.

Se deberán establecer medidas que eviten los procesos erosivos que pudieran producirse durante las obras en los cauces y sus inmediaciones.

Se propondrán medidas encaminadas a minimizar el impacto de las obras sobre la calidad de las aguas, evitando el incremento de sólidos en el cauce.

Cualquier acopio de materiales se ubicará de manera que se impida cualquier posibilidad de vertido, ya sea directamente, o por escorrentía o erosión sobre los cauces públicos. En ningún caso aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua.

En cuanto a las actividades de restauración se recomienda incluir como objetivo el afianzamiento de taludes de los cauces modificados.

Cualquier obra en cauce y/o zona de policía requerirá la correspondiente autorización de esa Confederación Hidrográfica.

La Dirección General de Vivienda, Urbanismo y Ordenación del Territorio, Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León, expuso las normas más importantes a considerar para la elaboración del estudio de impacto ambiental, tanto de carácter netamente ambiental como la normativa urbanística y de ordenación territorial, incluyendo el futuro Plan General de Ordenación Urbana de Segovia (revisión en fase de Aprobación). Señalaba asimismo que de acuerdo a las Directrices de Ordenación del ámbito subregional de Segovia y entorno (DOTSE), el proyecto de referencia pertenece a la Unidad de Gestión Paisajística «Piedemonte del Eresma». Asimismo, si bien el proyecto no afecta a ningún espacio con régimen de protección específico, el artículo 4 de las DOTSE establece que en suelo rústico, todo proyecto que implique un cambio de uso y no esté vinculado al sector agropecuario, deberá someterse a una evaluación de impacto ambiental, y a tal efecto tendrá en cuenta la fauna en todos sus aspectos, así como los hábitats y las especies citados en la Directiva 92/43/CEE.

La Dirección General de Patrimonio y Bienes Culturales de la Juntada de Castilla y León, comunicó que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León, se debía efectuar una estimación de la incidencia que el proyecto pudiera tener sobre el patrimonio arqueológico o etnológico.

3.3 Resumen de las indicaciones dadas por el Órgano Ambiental al Promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las Administraciones ambientales afectadas.

El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor el 26 de junio de 2006, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas y los aspectos más relevantes que se deberían incluir el estudio de impacto ambiental. Se destacaba en tal sentido los siguientes extremos:

Respecto al inventario: Contendría información sobre los arroyos interceptados por el vial (Fuentecilla, Vadillo y de las Huelgas), y el estado de los mismos: calidad de las aguas, grado de antropización, régimen de caudales, fauna y vegetación del entorno fluvial. Descripción de las actuaciones previstas en dichos cauces. Se debía realizar un estudio sobre el terreno de las especies de fauna asociadas al área en que se prevé el desarrollo del trazado del nuevo vial, incluyendo las especies de avifauna que puedan utilizar los pastizales como zona de campeo. Estimación de la pérdida neta de superficie derivada de la construcción del nuevo vial del hábitat 6220 «zonas subestépicas de gramíneas y anuales de Thero-Brachypodietea».

Estudio de los posibles efectos acumulativos o sinérgicos del proyecto con otros existentes situados próximos a la zona de actuación del proyecto.

Medidas preventivas y correctoras. Se debían establecer las medidas preventivas y correctoras específicas para los distintos trazados, en función de la valoración de los impactos provocados para cada una de las alternativas.

Se debían aportar los informes de las Administraciones ambientales competentes que resulten preceptivos, para su plena consideración en el estudio.

El programa de vigilancia ambiental y seguimiento, debía incidir especialmente sobre los siguientes aspectos:

Definición del cronograma de actuación.

Protección de los sistemas fluviales y de la calidad de las aguas superficiales y subterráneas.

Gestión de residuos en las fases de ejecución y funcionamiento.

Impacto paisajístico y evolución de la integración paisajística.

3.4 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.

La Dirección General de Ferrocarriles sometió el proyecto básico del «Nuevo vial de acceso a la Estación de Alta Velocidad de Segovia. Fase 2» al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado, de 30 de agosto de 2007, número 208, y en el Boletín Oficial de Castilla y León, de 6 de septiembre de 2007, número 174, así como en el Boletín Oficial de la Provincia de Segovia, de 7 de septiembre de 2007, número 108. Asimismo remitió carta de envío y un ejemplar completo del estudio informativo a las administraciones afectadas de acuerdo al artículo 3.1 del Real Decreto Legislativo 1302/1986 para su examen y formulación de observaciones.

Con fecha de 30 de octubre de 2007, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente de información pública y audiencia, así como el escrito de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, recibido fuera de plazo.

Durante ese periodo se recibieron un total de 4 informes procedentes de la Confederación Hidrográfica del Duero, la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Junta de Castilla y León, el Ayuntamiento de Segovia y la Diputación Provincial de Segovia. Asimismo se recibieron 20 alegaciones suscritas por el Ayuntamiento de Palazuelos de Eresma, el Foro Cívico de Ciudadanos por Segovia, la Asociación ecologistas en acción Segovia-La Vereda, la Cámara de Comercio e Industria de Segovia, y diversos particulares o entidades privadas. De los informes y alegaciones recibidos cabe destacar los siguientes:

La Confederación Hidrográfica del Duero ha señalado que el drenaje diseñado en el pk 0+600 es insuficiente para evacuar el caudal correspondiente a la avenida de T=500 años calculada por el promotor. Se deberá por tanto sustituir el drenaje propuesto por otro de mayor capacidad hidráulica. En el proyecto no se ha realizado el dimensionamiento de las soleras de hormigón en los emboquillados de la obra de drenaje. Asimismo dicho Organismo recordaba que la responsabilidad de los datos y cálculos asociados es de los técnicos autores. En tal sentido señalaba que el promotor había realizado los cálculos bajo el supuesto de que la humedad del terreno es de tipo II (media). En el caso de que se hubiese considerado de tipo III (húmedo), se hubiesen incrementado los caudales de escorrentía calculados.

El Ayuntamiento de Segovia informó favorablemente, manifestando la conformidad del proyecto respecto a la actual revisión del PGOU de Segovia, y realizando varias recomendaciones.

El Foro Cívico de Ciudadanos por Segovia y la Asociación ecologistas en acción Segovia-La Vereda consideraba que debiera plantearse una tercera alternativa a las estudiadas, en paralelo por el lado norte a la vía del tren de alta velocidad, hasta enlazar con la autopista AP-61 y N-603. Señalaba que esta alternativa permitía preservar el habitat prioritario zonas subestépicas de gramíneas y anuales de Thero-Brachypodietea, respetando la integridad de las vías pecuarias, y protegiendo el valor paisajístico de los terrenos afectados por el trazado escogido. Recordaba que las DOTSE exigen que los proyectos se desarrollen mediante una planificación respetuosa con el medio.

El resto de alegaciones versaban fundamentalmente sobre la conveniencia de dotar con accesos directos al vial desde la SG-20 y la conexión con la CL-601.

a) Modificaciones introducidas por el Promotor en proyecto y estudio tras su consideración:

Respecto a las alegaciones y observaciones presentadas por la Confederación del Duero, y el Ayuntamiento de Segovia, el promotor ha manifestado que se tendrán en cuenta y se atenderá a las mismas incorporándolas al proyecto constructivo.

Respecto a las alegaciones, y observaciones planteadas por el Foro Cívico de Ciudadanos por Segovia y la Asociación ecologistas en acción Segovia-La Vereda, el promotor ha manifestado que el enlace directo con la AP-61 no puede realizarse dada la proximidad del enlace existente de esta vía con la SG-20. Señalaba que la alternativa escogida permite que la zona no pierda su atractivo actual. Subraya que en todo caso la ordenación del suelo es competencia de otras administraciones y que se han seguido las indicaciones del Ayuntamiento de Segovia para integrar dicha alternativa con el planeamiento previsto.

### 3.5 Fase previa a la declaración de impacto.

La Dirección General de Medio Natural de la Junta de Castilla y León en informe remitido fuera del periodo de información pública, ha comunicado que las actuaciones no tendrán efectos apreciables sobre los valores del área siempre y cuando se tengan en cuenta las medidas preventivas y correctoras detalladas en el estudio de impacto ambiental. No realiza ninguna observación expresa sobre las afecciones estimadas sobre el hábitat 6220. Asimismo ha señalado que para las labores de revegetación se empleen especies autóctonas de la zona, y que los pies y semillas deberán proceder de las áreas establecidas en el actual catálogo nacional de materiales de base de diversas especies forestales para la producción de los materiales forestales de reproducción de las categorías identificada, seleccionada y cualificada.

## 4. Integración de la evaluación

### 4.1 Análisis ambiental para la selección de la alternativa.

Desde un punto de vista ambiental la afección al medio natural es similar para las alternativas planteadas, ya que los valores ambientales son idénticos. No obstante la alternativa escogida resulta más favorable por su menor afección sobre las vías pecuarias. La afección puesta de manifiesto por ocupación de unos 4000 m<sup>2</sup> del hábitat 6220 no se considera relevante por la pequeña superficie, en términos absolutos y relativos, que se verá afectada. Adicionalmente, el entorno es un emplazamiento destinado a uso urbano de acuerdo al nuevo PGOU, actualmente en proceso de aprobación. Es competencia de las administraciones autonómicas y locales promover en esta zona un crecimiento urbanístico respetuoso con el medio ambiente, tomando en consideración el impacto acumulado y sinérgico de las infraestructuras viarias y el crecimiento urbano.

### 4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida.

Sobre el medio físico: Los suelos ocupados por el firme de la vía así como los afectados por terraplenes y desmontes quedarán inutilizados para otros usos. Los emplazamientos para las instalaciones auxiliares, caminos de obra, etc., quedarán afectados durante la fase de obras, pudiendo recuperarse si se desarrollan adecuadamente las medidas preventivas y correctoras propuestas. El vial propuesto provocará un efecto barrera sobre las cuencas fluviales interceptadas. Se afectará a cuatro cursos de aguas temporales para los que se han definido las correspondientes obras de drenaje transversal. Los movimientos de tierra, la generación de taludes y la pavimentación de la zona producirán cambios en la escorrentía de la zona. Dado el relieve del ámbito de actuación, relativamente llano, y la pequeña entidad de los cursos interceptados y de los acuíferos locales, no es previsible que la afección sea significativa. Asimismo durante la fase de obras el movimiento de tierras, y vehículos provocará los impactos habituales asociados a este tipo de infraestructuras como son el incremento de emisión de partículas, polvo, gases contaminantes, ruidos, incremento del riesgo de contaminación de las aguas, suelos, etc.

Sobre el medio biótico: Se desbrozará el espacio afectado por el propio vial, desmontes, aperturas de pistas, parque de maquinaria etc, degradándose y destruyéndose la vegetación, en algunos casos de forma permanente, como en las zonas pavimentadas. Prácticamente la totalidad del trazado del vial se encuentra incluido dentro del hábitat 6220 «zonas subestépicas de gramíneas y anuales de Thero-Brachypodieta». No obstante la superficie de ocupación (3.984 m<sup>2</sup>) representa un 0,0036 % respecto a la mancha de dicho hábitat en la zona, por lo que la afección no se considera significativa. Respecto a la fauna, el impacto durante la fase de obras se producirá por los ruidos, aumento de la contaminación, destrucción del

hábitat, etc., ocasionados por la pavimentación de superficies, el tránsito de vehículos y el movimiento de tierras. Durante la fase de explotación la afección será causada por la degradación /destrucción de hábitat, y el efecto barrera/atropellos de especies en la nueva infraestructura. El impacto más destacado respecto a la fauna es la reducción de las zonas de campeo de la avifauna presente, por la destrucción del hábitat donde se desarrollan las presas de la misma. No obstante esta reducción, habida cuenta de la pequeña superficie permanentemente degradada/destruida, se considera de escasa relevancia.

Sobre el paisaje: La generación de taludes y desmontes será de escasa entidad dado que el suave relieve de la zona permitirá que el movimiento de tierras sea moderadamente limitado. Por otro lado, hay que destacar que el ámbito de estudio se corresponde con una zona periurbana donde los usos tradicionales están sufriendo una progresiva transformación hacia los de tipo urbano. Por tanto, no se considera que la afección al paisaje sea significativa.

Sobre el patrimonio cultural: Se afectarán dos vías pecuarias, la colada de Jarrillos y la colada de la ermita de Jarrillos al cordel de Santillana, que serán repuestas. No existen yacimientos catalogados en el ámbito de estudio.

Sobre el medio socioeconómico y la calidad del medio ambiente humano: El proyecto está contemplado en la propuesta del nuevo PGOU, y previsiblemente aportará un beneficio social y económico a la zona, al mejorar la conectividad territorial. No obstante hay que señalar la pérdida de superficie destinada al uso agrario, fundamentalmente al pastoreo. Respecto al ruido, actualmente la zona está calificada como no urbanizable, por lo que no existen viviendas que vayan a ser afectadas por la infraestructura. En cuanto a la contaminación atmosférica, teniendo en consideración los niveles de inmisión de los contaminantes atmosféricos en la zona, y el tráfico previsto, no es previsible que se vayan a producir impactos sobre la salud humana. Por otro lado las conducciones e instalaciones afectadas serán repuestas.

## 5. Condiciones al proyecto

5.1. Se desarrollarán todas y cada una de las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor, así como por las Administraciones afectadas. De forma resumida las medidas presentadas por el promotor, en el estudio de impacto ambiental, son las siguientes:

Contratación de un especialista responsable de la vigilancia ambiental durante la fase de construcción del proyecto.

Protección de la red de drenaje superficial mediante el diseño adecuado de las estructuras de paso y cunetas de drenaje longitudinal.

Planificación, jalonamiento y balizamiento de las superficies de actuación, a fin de minimizar el impacto sobre la vegetación.

Ubicación con criterios ambientales de las zonas de vertido y de acopio de materiales, préstamos, instalaciones auxiliares y parque de maquinaria.

Gestión apropiada de los residuos y los vertidos generados, a fin de evitar la contaminación del suelo y de las aguas.

Revegetación y adecuación paisajística de los taludes, las zonas de préstamos y vertederos, el área de instalaciones auxiliares y la glorieta.

Acopio y gestión adecuada del suelo que permita el mantenimiento de sus propiedades y su empleo en las operaciones de revegetación.

Prospección arqueológica por un equipo autorizado por la Junta de Castilla y León.

Reposición de las dos vías pecuarias afectadas, de conformidad con lo que al efecto señale el órgano competente.

5.2 Para la protección de la vegetación se incorporarán las siguientes medidas:

Previamente al replanteo, se jalonarán los parches del hábitat 6220 a fin de limitar la afección a la mínima superficie imprescindible. El resultado de esta actuación determinará la planificación y ubicación de las superficies de actuación, instalaciones auxiliares, vertederos, préstamos, parque de maquinaria, etc.

Para las labores de revegetación se emplearán especies autóctonas locales y los pies y semillas deberán proceder de las áreas establecidas en el catálogo nacional de materiales de base de diversas especies forestales para la producción de los materiales forestales de reproducción de las categorías identificadas, seleccionadas y cualificadas.

5.3 Respecto a la protección de las masas de agua se establecen las siguientes medidas:

Se aumentará las dimensiones de la obra de drenaje diseñada en el pk 0+600, de modo que sea suficiente para evacuar el caudal correspondiente a la avenida de T=500.

Se revisará el cálculo del umbral de escorrentía, analizando la conveniencia de considerar el estado previo de humedad como tipo III, y corrigiendo, en su caso, las obras de drenaje proyectadas. Se recomienda en

este sentido, solicitar la opinión de la Confederación Hidrográfica del Duero.

La ubicación de los préstamos, vertederos, parque de maquinaria, etc., será tal que garantice la protección de los cauces frente a la contaminación, ya sea directamente por escorrentía, o por incremento de la erosión.

5.4 Se incorporará al proyecto constructivo las medidas que formule la Comisión territorial de Patrimonio Cultural de Segovia en el correspondiente informe preceptivo de acuerdo con la Ley 12/2002 de Patrimonio Cultural de Castilla y León.

5.5 El programa de vigilancia ambiental debe garantizar el efectivo cumplimiento de las medidas correctoras y preventivas, el seguimiento de los impactos significativos previstos, así como la gestión de los nuevos impactos que puedan acaecer durante el desarrollo del proyecto.

#### 6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental*

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental, cuyas principales cometidos son las siguientes:

Protección de la red de drenaje superficial.

Planificación y balizamiento de las superficies de actuación, parque de maquinaria, etc.

Ubicación de las zonas de vertido, préstamos, y extracción de materiales, etc. fuera de las zonas con valores ambientales.

Gestión de residuos, aceites, otros residuos peligrosos, aguas residuales, etc.

Control de emisiones gaseosas. Riego con agua por estabilización.

Control del ruido.

Revegetación. Evolución de la vegetación implantada. Control de la erosión e integración paisajística.

Acopio y reutilización de la capa superior del suelo.

Prospección arqueológica intensiva.

Restauración de zonas afectadas temporalmente.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 17 de diciembre de 2007, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto nuevo vial de acceso a la estación de alta velocidad de Segovia. Fase 2, concluyendo que no producirá impactos adversos significativos siempre y cuando se realice en la alternativa 2 escogida y las condiciones señaladas en la presente propuesta, que se deducen de la evaluación practicada.

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

Madrid, 18 de diciembre de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

