

III. OTRAS DISPOSICIONES**MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL
Y MARINO**

9984 *Resolución de 31 de mayo de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Integración del ferrocarril en la ciudad de Palencia.*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en el apartado b, del grupo 6 del anexo I del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental y procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 del RDL 1/2008 citado.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de 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 del proyecto es la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento.

El objeto del estudio informativo es la implantación de la futura línea de alta velocidad en ancho UIC a su paso por la ciudad de Palencia, así como la integración del pasillo ferroviario existente y sus instalaciones, en el entramado urbano de la ciudad.

El proyecto se localiza en los términos municipales de Grijota, Villamuriel de Cerrato y Palencia, siendo en este último en el que se concentran la mayor parte de las actuaciones proyectadas.

El estudio contempla la construcción de: unos 9.500 m de doble vía de ancho UIC, integrados en la Línea de Alta Velocidad (LAV) Valladolid-Palencia, la Red Arterial Ferroviaria (RAF) de Palencia y la LAV Palencia-León, fundamentalmente para el tráfico de viajeros, disponiéndose en la mayor parte de este trazado una vía de ancho ibérico anexo para el tráfico de mercancías; de un ramal de vía única de ancho UIC hacia Santander que parte de la estación; así como la adecuación de los ramales existentes que dan continuidad a las circulaciones en ancho ibérico hacia/desde Venta de Baños, Magaz, León y Santander.

El eje LAV Valladolid-Palencia comienza en las proximidades del término municipal de Villamuriel de Cerrato. Esta doble vía de alta velocidad cruzará, mediante una pérgola, la línea de Venta de Baños, consistente en una doble vía de ancho ibérico, que accede a Palencia por el sur.

Tras este cruce, la línea de Venta de Baños se reduce a una sola vía que confluye con el ramal de ancho ibérico procedente de Magaz de Pisuerga, que al unirse con la línea de alta velocidad, conforman (las dos vías UIC y la de ancho ibérico) la denominada RAF que atravesará Palencia mediante un soterramiento de 2.740 m, y que básicamente ocupa los terrenos sobre los que actualmente se asienta la doble vía de ancho ibérico que discurre en superficie. En el extremo final del tramo soterrado se ubica la nueva estación, con andenes de 10 m de anchura para el tránsito de viajeros. En la zona soterrada se proyecta

la construcción de un muro que separe físicamente las vías de ancho UIC de la vía de ancho ibérico.

En la salida por el norte del soterramiento, la línea continúa en dirección a León, con doble vía de alta velocidad (LAV Palencia-León) y la vía de ancho ibérico anexa. Por otro lado, se proyecta el ramal de alta velocidad a Santander que tras atravesar la línea a León con una pérgola, se adhiere a la actual vía Santander de ancho ibérico.

Además de la alternativa interior de soterramiento seleccionada en el estudio informativo para su desarrollo posterior, se han definido tres alternativas más: dos variantes exteriores denominadas variante 1 y variante 2, y otra solución interior denominada tratamiento de borde que básicamente coincide con la seleccionada pero con el trazado en superficie.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

Los principales elementos del medio presentes en la zona de actuación se exponen a continuación:

Hidrología e hidrogeología. El proyecto se ubica en la cuenca hidrográfica del río Duero, afectando al cauce natural del río Carrión y al arroyo Villalobón. La zona se encuentra sobre el sistema acuífero n.º 8, terciario detrítico central de la cuenca del Duero. Además, aparecen acuíferos locales con dos tipologías distintas: terraza baja (nivel freático a 1 m de profundidad) y terraza alta (nivel freático a 3-4 m de profundidad).

Espacios naturales protegidos. En la zona de actuación no se localiza ningún espacio protegido perteneciente a la Red Natura 2000 o a la Red de Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León. Tampoco se encuentran zonas pertenecientes a planes de recuperación de especies protegidas, zonas húmedas o catalogadas y montes de utilidad pública de Castilla y León. Sí aparecen, próximos a la zona de actuación, los hábitats de interés comunitario 92A0 bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba* y 4090 brezales oromediterráneos endémicos con aliaga, pertenecientes al anexo I de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

Vegetación. La vegetación natural se encuentra muy limitada por el entorno urbano y periurbano donde se desarrollan las actuaciones. Destaca la presencia de vegetación ribereña asociada al cauce del río Carrión, compuesto de masas arbóreas claramente dominada por chopos (*Populus nigra*), acompañados de diversas especies de sauces arbóreos (*Salix eleagnus* subs. *angustifolia* y *Salix neotricha*). La práctica totalidad de las unidades vegetales son de origen antrópico, constituidos principalmente por los cultivos intensivos de cereal de secano y regadío.

Fauna. Se limita a especies ubiquistas, atraídas por las unidades vegetales de origen antrópico, como la golondrina común (*Hirundo rustica*), el gorrión común (*Passer domesticus*) o la urraca (*Pica pica*). Dentro del grupo de los mamíferos existe fauna de carácter cinegético y abundan los ratones (*Apodemus sylvaticus*) y ratas (*Rattus rattus*) de campo.

Paisaje. Se destacan en la zona cuatro unidades paisajísticas homogéneas, las zonas urbanas e industriales, las zonas de cultivos agrícolas, las zonas de paisaje ripario y las infraestructuras viarias. Todo el paisaje que rodea las actuaciones se caracteriza por una marcada influencia antrópica.

Vías pecuarias. En el entorno de la ciudad de Palencia parten o transcurren hasta un total de siete vías pecuarias y un descansadero, destacando, principalmente, la Cañada Real Leonesa y la Cañada de Mendoza, ambas de 75 m de ancho, así como la Colada de Villalobón, la Colada del Camino Viejo de Fuentes de Valdepero y la Vereda del Camino Viejo de Magaz.

Patrimonio histórico-cultural. Se destacan en el área de estudio numerosos yacimientos arqueológicos y/o patrimoniales entre los que se destacan, por su importancia, la Necrópolis romana del este-noreste del antiguo recinto y de Eras del Bosque, localizada entre los PP.KK. 2+780 y 3+640, dentro del eje proyectado.

3. Resumen del proceso de evaluación.

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

a) Entrada documentación inicial. Con fecha 8 de febrero de 2001 tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, el documento inicial del proyecto Integración del ferrocarril en la ciudad de Palencia (Palencia) para iniciar el procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 27 de febrero de 2001 se inicia el periodo de consultas a organismos y entidades. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando aquellos que emitieron informe:

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza, Ministerio de Medio Ambiente .	-
Subdelegación del Gobierno en Palencia	-
Diputación Provincial de Palencia	X
Consejería de Medio Ambiente de la Junta Castilla y León	X
Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta Castilla y León.	-
Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta Castilla y León.	-
Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta Castilla y León.	X
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta Castilla y León.	-
Dirección General de Vivienda, Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Consejería de Fomento de la Junta Castilla y León	-
Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta Castilla y León	X
Instituto Tecnológico Geominero	-
Dirección General de Infraestructura. RENFE	X
Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León	-
Escuela Técnica Superior de Ingenierías Agrarias.	-
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Minas	-
ADENA.	-
AEDENAT	-
FAT	-
GREENPEACE.	-
S.E.O./BirdLife	-
Ecologistas en Acción.	-
Sociedad para la Conservación de los Vertebrados (SCV)	-
Asociación Defensa y Estudios de la Naturaleza (ASDEN)	-
Colectivo Cantueso	-
Federación Ecologista de Castilla y León	-
Colectivo Ecologista Palentino (CEPA)	-
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X
Ayuntamiento de Grijota (Palencia)	-
Ayuntamiento de Magaz de Pisuerga (Palencia)	-
Ayuntamiento de Palencia (Palencia)	X
Ayuntamiento de Villalobón (Palencia)	-
Ayuntamiento de Villamuriel de Cerrato (Palencia)	-

El contenido más destacable de las respuestas recibidas se resume a continuación:

Emisiones, ruido y vibraciones. Según la Dirección General de Infraestructura de RENFE, durante la fase de explotación se producirán emisiones atmosféricas, incrementos térmicos y otras molestias puntuales, además de ruidos y vibraciones, que puede tener importancia en el casco urbano de Palencia. Para minimizar estas posibles afecciones, se propone analizar los sistemas de ventilación y climatización, incorporar elementos elásticos absorbentes y realizar modelos predictivos de ruido.

Hidrología. La Dirección General de Infraestructura de RENFE indica la posible interferencia de las actuaciones con los flujos superficiales y subterráneos de las aguas, así como la posible contaminación de éstas, para lo que proponen la realización de un estudio hidrológico e hidrogeológico, un dimensionamiento adecuado de los drenajes y medidas de defensa y control para evitar la posible contaminación.

Vegetación. Tanto la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, como la Diputación Provincial de Palencia señalan que la vegetación natural del ámbito de estudio es escasa, consecuencia de etapas regresivas a lo largo del tiempo. Según indica la Dirección General de Infraestructura de RENFE, es posible que las variantes exteriores afecten a diversas masas de pino carrasco, recomendando un estudio de la situación y el estado de las formaciones de vegetación de mayor interés.

Fauna. La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León indica que la fauna no tiene ninguna singularidad. Para la Dirección General de Infraestructura de RENFE, se deberán tener en cuenta las afecciones a la fauna asociada a enclaves naturales.

Sistema agrario. En la zona, existe labor intensiva (trigo y cebada), cultivo de regadío, viñedos, pastizales, choperas y pinares, tal y como indican la Diputación Provincial de Palencia y la Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León. Esta Dirección General, indica que se deberá garantizar la permeabilidad mediante las estructuras transversales adecuadas, para reducir el efecto barrera y la división de las actuales fincas. En este sentido, la Dirección General de Infraestructura de RENFE, considera que se deberá garantizar la reposición de servidumbres.

Paisaje. Según la Diputación Provincial de Palencia, en la zona existen dos elementos que caracterizan el paisaje, como son el núcleo urbano de Palencia con sus infraestructuras aledañas y el río Carrión. Para la Dirección General de Infraestructura de RENFE, se podrán mitigar las posibles afecciones sobre la calidad paisajística del entorno mediante la redacción de un proyecto de integración paisajística, un plan de integración urbana y un control de los procesos erosivos.

Vías pecuarias. La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, aporta una relación de posibles vías pecuarias afectadas, entre las que destacan: la Cañada Real Leonesa, la Cañada de Mendoza, la Vereda del Camino Viejo de Magaz, la Vereda de Callejas, la Colada de Villalobón y la Colada de Palencia.

Patrimonio histórico-cultural. La Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León indica que las actuaciones afectan, en principio, a diversos yacimientos arqueológicos ubicados en el entorno de las mismas, como el Cerro de la Miranda (Palencia), Palencia capital, Los Tronchos I y II (Villalobón), el cementerio de Villalobón y Santa Gadea (Grijota). Proponen hacer una consulta previa del Inventario Arqueológico de la provincia, así como una prospección intensiva de todos los corredores y evaluar la afección sobre los yacimientos arqueológicos del corredor elegido.

Sistema socioeconómico. Para la Dirección General de Infraestructura de RENFE, Las soluciones exteriores pueden interferir en los usos previstos en los planeamientos futuros. Además, durante las obras indican que se puede ver afectada la conectividad de la ciudad, para lo que expresa la necesidad de aplicar medidas que reduzcan las molestias por barreras de movilidad y la afección a los suministros y servicios, así como para garantizar la seguridad de los ciudadanos.

La Diputación Provincial de Palencia concluye que, desde el punto de vista medioambiental, no existe condicionante alguno para la integración del ferrocarril en la ciudad de Palencia. Asimismo, la Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León indica que la posible incidencia, desde el punto de vista agrario, es escasa.

c) 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. Con fecha 13 de julio de 2001, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental trasladó las respuestas a las consultas recibidas a la anterior Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, asimismo remitió el informe sobre la amplitud y nivel de detalle del estudio de impacto ambiental.

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

a) Recepción del estudio de impacto ambiental y expediente de información pública. Con fecha 16 de marzo de 2010 tuvo entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el estudio informativo y el expediente de información pública.

b) Información pública. Resultado. El inicio del trámite de información pública se publicó en el Boletín Oficial del Estado, número 214, de 4 de septiembre de 2009, en el Boletín Oficial de Castilla y León, número 174, de 10 de septiembre de 2009 y en el Boletín Oficial de la Provincia de Palencia, número 107, de 7 de septiembre de 2009.

Durante la fase de exposición pública se han recibido alegaciones correspondientes a la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Palencia, la Confederación Palentina de Organizaciones Empresariales, el Sector Ferroviario y Servicios Turísticos de Castilla y León de la Unión General de Trabajadores y 10 particulares.

La Cámara Oficial de Comercio e Industria de Palencia y la Confederación Palentina de Organizaciones Empresariales considera necesario tener en cuenta lo indicado por el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de 2008. Asimismo, indican que la Directiva de la Unión Europea sobre seguridad en el transporte ferroviario de mercancías prohíbe el paso de éstas por el centro de las ciudades cuando haya una variante o circunvalación que pueda evitar ese paso. Además, solicitan que se inicien las obras del encauzamiento y desviación del arroyo Villalobón para evitar posibles inundaciones.

El promotor justifica que en la actualidad el tráfico de viajeros y mercancías se efectúa por las mismas vías, en superficie, de manera que el soterramiento supondrá un incremento de la seguridad para la ciudad de Palencia. Además, indica que la normativa sólo te obliga a utilizar las líneas de circunvalación cuando existan, pero no es el caso. Por otro lado, el promotor señala que ya están colaborando entre sí todos los organismos afectados (Confederación Hidrográfica del Duero y Ministerio de Fomento) en las obras del encauzamiento del arroyo Villalobón. Por último, se asegura que en el proyecto constructivo se recogerá la información actualizada en lo referente al Planeamiento Urbanístico.

El resto de alegaciones particulares solicitan cambios en el trazado para evitar las afecciones sobre sus bienes, e indican que se tenga en cuenta el PGOU de 2008.

El promotor señala la posibilidad de ajustar el trazado en zonas puntuales; analizar la conveniencia de ejecutar muros de contención de tierras en determinados tramos de la plataforma que discurre en terraplén para minimizar las afecciones y perjuicios a parcelas próximas; estudiar la posibilidad de reducir la afección de la vía del salto de carnero en la cabecera norte de la nueva estación a edificaciones próximas, tomando medidas para reducir ruido y vibraciones; analizar posibles medidas en relación con el montaje de vía con el fin de reducir los niveles de vibraciones. Por otra parte indica que a efectos de clasificación y calificación del suelo y de la valoración de las expropiaciones necesarias, se tendrá en cuenta la información del Plan General de Ordenación Urbana vigente, aprobado en 2008.

c) Consulta a administraciones ambientales afectadas. Resultado. El Área de Planificación de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias envió, con fecha 24

de agosto de 2009 y en cumplimiento del artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, el estudio de impacto ambiental y una síntesis del mismo a las administraciones públicas consultadas previamente por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Los organismos consultados fueron: la Consejería de la Presidencia; la Delegación del Gobierno en Castilla y León; la Subdelegación del Gobierno en Palencia; la Diputación Provincial de Palencia; la Confederación Hidrográfica del Duero y la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal, ambas del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino; la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento; la Dirección General de Medio Natural, la Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio y la Dirección General de Infraestructuras Ambientales, todas ellas de la Consejería de Medio Ambiente de Castilla y León; la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras y la Dirección General de Urbanismo y Política del Suelo, ambas de la Consejería de Fomento de Castilla y León; y la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de Castilla y León; y a los Ayuntamientos de Grijota, Palencia y Villamuriel de Cerrato. Asimismo, se consultó a la Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental y al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

De estos organismos han emitido respuesta la Confederación Hidrográfica del Duero, la Dirección General de Carreteras, la Dirección General de Medio Natural, la Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio, la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras, la Dirección General del Patrimonio Cultural y el Ayuntamiento de Palencia.

Los aspectos más significativos contenidos en los informes recibidos se exponen a continuación:

Emisiones, ruido y vibraciones. Según la Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, en materia de ruidos y residuos se deberá cumplir con lo establecido en la normativa vigente.

El promotor contesta que el proyecto constructivo incluirá un estudio específico de ruidos y vibraciones del que se desprenderán las medidas correctoras a aplicar, con el fin de no superar, en las edificaciones próximas a la nueva infraestructura, los límites exigidos por el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Además, tendrá en cuenta las prescripciones que establezca la presente declaración de impacto ambiental. También señala que durante la redacción de los proyectos constructivos se analizarán las posibles medidas en relación con el montaje de vía con el fin de reducir los niveles de vibraciones.

Hidrología. La Confederación Hidrográfica del Duero pone algunos reparos a los cálculos realizados para definir las obras de drenaje y el viaducto sobre el río Carrión, que podrían afectar negativamente a las llanuras de inundación del río, señala que deben realizarse los cálculos pertinentes de los dispositivos de protección y control para minimizar los efectos de las obras sobre los cauces, y finalmente indica que se deberán presentar los resultados de los cálculos del proyecto constructivo ante el Área de Gestión Medioambiental e Hidrología, recordando que toda actuación en cauce público requiere de su autorización.

El promotor señala que en el proyecto constructivo se tendrán en cuenta todas las observaciones del organismo de cuenca, considerando que las actuaciones previstas están condicionadas por infraestructuras ya existentes, y que presentará todos los cálculos de dicho proyecto al Área de Gestión Medioambiental e Hidrología.

Vegetación, fauna y espacios naturales protegidos. La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, concluye que no existirá afección alguna a las figuras de protección ambientales, ni valores ambientales tutelados por esa Dirección General.

Patrimonio histórico-cultural. Según indica la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo, en el caso de elegir la solución de integración

soterrada sería necesario realizar una prospección arqueológica fuera del suelo urbanizado, así como una campaña previa de sondeos arqueológicos sobre la Necrópolis Romana de las Eras del Bosque-Parque de la Carcavilla, para determinar la afección real del proyecto y las medidas correctoras a adoptar.

El promotor señala que el estudio arqueológico realizado contempla la realización de las actuaciones solicitadas por la Dirección General de Patrimonio Cultural, que se estudiarán con mayor detalle en el proyecto de construcción. Indica también que se realizará una campaña de sondeos arqueológicos para determinar la afección real y las medidas correctoras a adoptar en lo relativo a la incidencia de la actuación sobre los yacimientos de la Necrópolis romana de Las Eras del Bosque-Parque de La Carcavilla, de acuerdo en todo momento con las prescripciones de la Consejería de Cultura y Turismo de Castilla y León.

La Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León muestra preocupación por la continuidad de las vías pecuarias.

El promotor señala que conservará en todo momento su continuidad, manteniendo contactos con la Consejería de Medio Ambiente y considerando en todo momento sus criterios.

El Ayuntamiento de Palencia indica que el edificio de la estación actual del ferrocarril de Palencia, de Protección Estructural según el Plan General de Ordenación Urbana vigente, se encuentra afectado por las nuevas construcciones, por lo que deberán ejecutarse en el proyecto las nuevas construcciones integrando el edificio existente.

El promotor indica que tomar como premisa la conservación del actual edificio de viajeros complicaría y encarecería considerablemente la solución proyectada. Consideran que la no afección al actual edificio de la estación de Palencia es una situación de difícil compatibilidad con el soterramiento. No obstante, se compromete a estudiar con mayor detalle la compatibilidad de la solución proyectada con el Planeamiento Urbanístico vigente, sobre todo en lo referente a la afección al edificio de la actual Estación de Ferrocarril de Palencia.

Infraestructuras existentes. Según indica la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, no parece necesaria la estructura prevista para el cruce del ferrocarril bajo la actual variante de Palencia, por estar ya realizada. En el caso de tener que realizar nuevas actuaciones que afectasen a la circulación de la autovía, se deberá contactar con esta unidad para establecer el modo en que las afecciones al tráfico o posibles desvíos deban realizarse.

El promotor indica que la línea de alta velocidad cruza la autovía A-67 con un nuevo trazado por lo que debe construirse un nuevo paso, si bien señala que mantendrá los oportunos contactos con la Unidad de Carreteras de Palencia para acordar la solución idónea.

Por otro lado, el Ayuntamiento de Palencia expone que, únicamente, existen dos salidas de emergencia, una para los andenes de Vías de Alta Velocidad y otra para los andenes de las Vías de Ancho Ibérico, sin ninguna conexión entre ambos andenes.

El promotor señala que las salidas de emergencias se han ubicado respetando las distancias máximas permitidas por seguridad en las normativas de seguridad vigentes, contando con que la futura estación hace también las funciones de salida de emergencia. El muro que separa las vías de ancho internacional e ibérico tendrá puertas para conexión entre uno y otro lado. Respecto de la movilidad peatonal y de tráfico rodado en el entorno de la obra señala que durante la redacción de los proyectos constructivos se definirá la reposición de los itinerarios de acuerdo a los criterios fijados por el Ayuntamiento de Palencia.

4. Integración de la evaluación.

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. Para la definición de las posibles alternativas se emplean dos planteamientos, por un lado se proponen alternativas que discurren por el actual pasillo ferroviario, denominadas soluciones interiores, y por otro,

alternativas que circunvalan la ciudad, consideradas en este caso como variantes exteriores. Atendiendo a estos criterios, se han planteado dos variantes exteriores, circunvalando la ciudad por el este, y dos soluciones interiores, una soterrada y otra denominada tratamiento de borde, donde no se modifica la cota de la vía.

Para la elección de la alternativa óptima se han considerado criterios técnicos, económicos, funcionales, urbanísticos y medioambientales. Atendiendo a dichos criterios, el estudio de impacto ambiental señala que la opción más favorable es la representada por la solución interior de soterramiento, puesto que discurre sobre la vía existente y es la que provoca una menor afección sobre la conectividad de la ciudad.

Por otra parte, con fecha 25 de marzo de 2008 se firmó un protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento, Ministerio de Medio Ambiente, la Junta de Castilla y León, el Ayuntamiento de Palencia y ADIF para la integración del ferrocarril en Palencia. Las administraciones firmantes son conscientes del problema que supone para la ciudad de Palencia el riesgo de inundaciones provocadas por las avenidas extraordinarias del arroyo Villalobón y su afección al proyecto ferroviario y que este problema se debe resolver con anterioridad o simultáneamente al soterramiento. El estudio de impacto ambiental no contempla estas actuaciones sobre el arroyo, que serán realizadas por el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor. A continuación se recogen los impactos más significativos, así como las medidas protectoras y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental para su prevención o minimización, y aquellas que han sido integradas por el promotor tras el proceso de información pública.

Emisiones, ruido y vibraciones. Los ruidos y vibraciones generadas durante la ejecución de las obras son de carácter temporal y reversible al término de las actividades. Para la fase de funcionamiento el estudio de impacto ambiental considera que el impacto será positivo, comparándola con la situación actual donde ya se superan los niveles de ruido admisibles tanto durante el día como durante la noche.

El estudio de impacto ambiental incorpora un estudio de ruido que concluye que la alternativa de soterramiento requiere la instalación de pantallas acústicas en las zonas que se transcriben a continuación:

Zona	Punto kilométrico. Línea FFCC	Longitud barrera	Altura barrera
1	0+540 MD UIC Burgos	55 m	2 m
2	0+240 MI Ibérico Valladolid	39 m	4,5 m
3	1+100 MD Ibérico Burgos+Valladolid	No se puede instalar	-
4	1+250 MD Ibérico Burgos+Valladolid	59 m	2 m
5	1+490 MD Ibérico Burgos+Valladolid	70 m	2 m
6	2+880 MI UIC Burgos	No se puede instalar	-
7	0+200 MI UIC Burgos	66 m	4 m
8	0+850 MI – 950 MI UIC Burgos	191 m	4 m

El total de las protecciones previstas suponen una longitud de aproximadamente 480 m. Según el promotor con la implantación de estas protecciones se cumplen los valores límite establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, con la excepción de las zonas 3 y 6, puesto que en ellas las edificaciones a proteger se sitúan sobre la propia traza proyectada.

Por otro lado, según el estudio de vibraciones realizado en el estudio de impacto ambiental, se prevén niveles de vibraciones por encima de los umbrales permitidos en parte del tramo soterrado y en algún punto concreto de los ramales que discurren en superficie, considerando solamente los edificios residenciales u hospitalarios-educativos. Para reducir estos niveles, se aplicarán medidas correctoras, consistentes en la atenuación de las vibraciones en la infraestructura de la vía, mediante elementos elastoméricos de apoyos discretos, apoyo en bandas o apoyo en mantas.

Será necesario el uso de estas medidas en los siguientes puntos:

Punto kilométrico. Línea FFCC	Distancia de los edificios al eje	Longitud medida correctora
1+300 MD – 1+400 MD (UIC Burgos)	25 m	105 m
1+300 MD (IBÉRICO Valladolid-Burgos)	13 m	53 m
2+200 MD – 2+300 MD	33 m	180 m
2+570 MD – 3+500 MD	30-35 m	1000 m
0+820 MD – 0+910 MD	13-35 m	122 m
1+060 MD – 1+090 MD	15 m	80 m
1+240 MD – 1+295 MD	20 m	100 m
1+460 MD – 1+520 MD	17 m	122 m
0+200 MI (UIC Burgos)	22 m	130 m
0+750 MI – 1+500 MI (UIC)	19-25 m	981 m
1+800 MI – 2+900 MI (UIC)	19-35 m	722 m
2+200 MI – 2+330 MI (UIC)	32 m	216 m
4+900 MI (UIC dirección León)	17 m	78 m
4+980 MI (UIC dirección León)	19 m	85 m
5+500 MI – 5+550 (UIC dirección León)	5-7 m	107 m
5+900 MI (UIC dirección León)	22 m	105 m
0+200 MI (UIC Burgos)	22 m	130 m

El total de las protecciones previstas suponen una longitud de aproximadamente 3.480 m.

Hidrología e hidrogeología. La red superficial se verá afectada en dos puntos, los cruces sobre el río Carrión y sobre el arroyo Villalobón. El estudio de impacto ambiental señala que para salvar el cruce del río se proyecta la construcción de un viaducto adyacente al existente para la línea actual. Por otra parte, existe un riesgo de inundación por desbordamiento del arroyo Villalobón dentro de la ciudad, señalando que está prevista la realización de un encauzamiento exterior a la ciudad, independiente del estudio informativo correspondiente a esta tramitación.

En el estudio de impacto ambiental se han diseñado medidas para evitar el arrastre de sedimentos, adecuadas a la tipología de los cauces atravesados, y para impedir la acumulación o vertido de tierras o materiales en el cauce y la interrupción del mismo. En la ejecución del viaducto, se limitarán las operaciones a realizar en la vaguada. Además, se dispondrá una zona impermeabilizada, aislada del resto de las superficies para el lavado de hormigoneras y maquinaria.

Por lo que respecta a las aguas subterráneas, el soterramiento podría perturbar la circulación del agua del acuífero local asociado a la terraza alta del río Carrión (con un espesor de 3 a 5 m sobre margas impermeables), produciendo una elevación o descenso de los niveles freáticos a un lado y a otro de la infraestructura. En este sentido el proyecto califica este problema de pequeño puesto que, de acuerdo con los cálculos realizados, se obtendría un flujo de 0,06 l/s por cada 100 m de acuífero interceptado (llegando a 0,42 l/s en caso de fuertes lluvias). El estudio señala que este problema se resuelve sin dificultad mediante la disposición de drenes californianos, que se situarán a cota del nivel freático medio actual, para no afectar a los aprovechamientos domésticos existentes en el entorno de Palencia.

Vegetación. Los principales daños a la vegetación se localizan en las márgenes del río Carrión y su vegetación riparia.

Con carácter previo a las obras, el promotor asegura que se jalonará la zona de ocupación estricta de las obras, para evitar la ocupación o el paso a los terrenos limítrofes. Además, se procurará el desarraigo del menor número posible de ejemplares arbóreos, siempre que no generen un problema de seguridad en la obra. Para los ejemplares que se sitúen en el límite de las obras o en zonas próximas al tránsito de maquinaria, se propone la protección individual de los ejemplares.

Por otro lado, el promotor señala que se llevará a cabo la revegetación de todas las superficies afectadas por las actuaciones, principalmente las zonas de ribera y espacios bajo el viaducto de cruce del río Carrión. La revegetación consistirá en tratamientos de siembra e hidrosiembras mediante la diseminación de semillas de especies herbáceas y arbustivas, a fin de conseguir el recubrimiento vegetal en los dos primeros estratos, así como la plantación de ejemplares de especies arbóreas y arbustivas ya germinadas, con edades iguales o superiores a dos savias.

Paisaje. La construcción de la línea ferroviaria, debido a los movimientos de tierra que conlleva y a la presencia de todas las instalaciones accesorias, supondrá una alteración del paisaje, aunque ésta se verá reducida por ubicarse en una zona muy antropizada.

El estudio de impacto ambiental incluye, como medida correctora para lograr la integración paisajística del ferrocarril, la creación de una cobertura vegetal sobre las zonas que han quedado desnudas tras la construcción, principalmente las zonas de taludes en terraplén y desmonte, y las áreas de vertedero.

Dadas las características del proyecto las zonas más alteradas por los movimientos de tierra son las zonas inicial y final del trazado donde se construirán los diferentes ramales. El estudio prevé un volumen cercano a los 2.000.000 m³ de tierras con destino a vertedero, que está previsto situar en dos áreas actualmente degradadas, una situada en torno al Cerro de El Cristo del Otero, que se corresponde con una superficie muy alterada como consecuencia de la extracción de áridos para la fabricación de cerámicas y que supondría la restauración de un lugar emblemático de la ciudad de Palencia, y el otro se propone en las inmediaciones de la A-65 en una zona parcialmente utilizada como zona auxiliar durante las obras de construcción de esta autovía y que se pretende devolver a su uso agrícola original. La zona de instalaciones auxiliares está prevista entre los pp.kk. 2+880 y 3+740 en la zona final del tramo soterrado y no supondrá la ocupación de superficies adicionales a las ya ocupadas por el proyecto. En relación a los préstamos, el estudio no prevé la apertura de préstamos para extracción de materiales.

Patrimonio histórico-cultural. Vías pecuarias. El estudio de impacto ambiental prevé la afección sobre la Necrópolis Romana del este-noreste del antiguo recinto y de Eras del Bosque entre los pp.kk. 2+780 y 3+460 de la red arterial ferroviaria, que se corresponde básicamente con la zona de la estación.

Con el fin de reducir, en la medida de lo posible, los efectos sobre el patrimonio, se realizará una prospección arqueológica intensiva del trazado de la integración ferroviaria, que permita identificar zonas con evidencias arqueológicas. En este sentido, se efectuará un seguimiento arqueológico durante los movimientos de tierras y excavación del túnel, en la zona de la necrópolis, ante la posible aparición de nuevos elementos arqueológicos asociados a este yacimiento.

Se producirá un efecto negativo, ocasionado por la alteración de la permeabilidad transversal y la libre ocupación de vehículos agrarios y animales, sobre las cinco vías pecuarias (la Cañada Real Leonesa, la Cañada de Mendoza, la Colada de Villalobón, la Colada del Camino Viejo de Fuentes de Valdepero y la Vereda del Camino Viejo de Magaz) atravesadas por la alternativa seleccionada.

Para minimizar las afecciones sobre las vías pecuarias, se propone la reposición de éstas, siempre y cuando sea posible. En este sentido, el promotor indica que no parece previsible la reposición de la colada de Villalobón, por no presentar, actualmente, continuidad alguna. Por el contrario, se garantiza la continuidad de la colada del Camino Viejo de Fuentes de Valdepero y la vereda del Camino Viejo de Magaz, puesto que en estas zonas, el trazado discurre soterrado. Asimismo, la cañada Real Leonesa, coincidente con la carretera C-615, es salvada mediante una pérgola situada en el P.K. 4+890, mientras que la cañada de Mendoza, situada en una margen del río Carrión, discurre por los vanos del viaducto proyectado en el P.K. 5+820.

5. Condiciones al proyecto.

Con el fin de garantizar la conservación de los elementos del medio, el proyecto constructivo deberá cumplir las siguientes consideraciones:

5.1 El estudio de impacto contiene una previsión, a escala del estudio informativo, de la necesidad de instalación de pantallas acústicas y medidas contra las vibraciones, cuyos resultados se han incluido en el apartado 4 de la presente declaración. No obstante, el proyecto de construcción deberá realizar un estudio de ruido y otro de vibraciones del trazado final, en el que se precise las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental, con el objetivo de alcanzar los objetivos de calidad establecidos en la legislación vigente.

5.2 El proyecto constructivo incorporará los resultados de la campaña de sondeos arqueológicos a realizar para determinar la afección real del proyecto sobre la Necrópolis Romana del este-noreste del antiguo recinto y de Eras del Bosque y las medidas correctoras a adoptar. Así mismo, contemplará el control arqueológico de todas las remociones de terreno efectuadas durante la ejecución de la obra bajo la supervisión de técnicos procedentes del organismo competente en la materia de la Junta de Castilla y León.

5.3 En relación con las vías pecuarias interceptadas, el proyecto constructivo estudiará el mantenimiento de su continuidad, para lo que deberá contar con el criterio del organismo competente en la materia de la Junta de Castilla y León.

5.4 En la redacción del proyecto constructivo se recogerá la información actualizada en lo referente al planeamiento urbanístico, incorporando todas aquellas modificaciones implantadas por el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Palencia (Orden de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León 1008/2008 de fecha 16 de octubre de 2008, publicado en el BOE de 7 de noviembre de 2008), especialmente en lo relacionado con las edificaciones con Protección Estructural, y la aprobación del nuevo Plan Especial de Reforma Interior (PERI) del sector 3, referido al ferrocarril. En la línea de lo indicado por el promotor en las conclusiones del informe de alegaciones, se estudiará con mayor nivel de detalle la compatibilidad de la solución proyectada con el Planeamiento Urbanístico en lo referente a la afección al edificio de la actual estación de ferrocarril de Palencia.

5.5 En la línea de lo que el promotor señala en el informe de alegaciones, con el objeto de reducir la afección a particulares, el proyecto constructivo estudiará con mayor nivel de detalle el ajuste del trazado en zonas puntuales, la conveniencia de ejecutar muros de contención de tierras en determinados tramos de la plataforma que discurre en terraplén, así como la posibilidad de reducir la afección de la vía del salto de carnero en la cabecera norte de la nueva estación a edificaciones próximas.

5.6 Con el fin de detectar posibles deficiencias en el diseño y dimensionamiento de la red de drenaje, se deberá presentar ante el área de Gestión Medioambiental e Hidrología, de la Confederación Hidrográfica del Duero, del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, todos los cálculos realizados para el diseño de la red de drenaje, acordes a lo dispuesto en la Instrucción 5.2-I.C de Drenaje Superficial, complementado con los planos correspondientes y adjuntando cualquier información que se considere necesaria para fundamentar la idoneidad de los estudios llevados a cabo.

5.7 La ejecución de la solución propuesta está directamente condicionada por la solución de las inundaciones provocadas por el arroyo Villalobón. Tal y como indica la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León, no se realizarán las obras de integración del ferrocarril hasta que no se desarrollen los trabajos correspondientes al proyecto de construcción de un nuevo encauzamiento del arroyo, cuya construcción deberá ejecutarse simultáneamente o con anterioridad a las obras de integración ferroviaria.

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental.

El estudio de impacto ambiental recoge un programa de vigilancia ambiental con el fin de garantizar el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras, y detectar y corregir diferentes alteraciones que no hayan podido preverse en la fase de estudio.

Dicho programa de vigilancia ambiental incluye los siguientes controles y seguimientos:

Vigilancia de la ejecución de las medidas protectoras y correctoras: control de los movimientos de tierras y maquinaria, control de las medidas de protección de las aguas subterráneas, vigilancia de la ejecución de vertederos, instalaciones auxiliares y zonas de préstamo, control de las operaciones de mantenimiento de la maquinaria, control de las afecciones sobre las poblaciones cercanas, control de las medidas sobre la afección a ejemplares arbóreos, vigilancia de las medidas de revegetación, vigilancia de la ejecución de pantallas contra el ruido y medidas correctoras de las vibraciones.

Vigilancia de la aparición de impactos ambientales: actuación arqueológica, prevención de la erosión, protección de la inestabilidad del terreno, protección del sistema hidrológico, efectos no previstos sobre la vegetación, fauna y población.

Vigilancia en la fase de funcionamiento: control de los niveles de ruido y vibraciones, control de las labores de mantenimiento de las áreas restauradas, control de la evolución de las áreas restauradas, control de la protección del medio hídrico y vigilancia de la aparición de impactos no previstos.

En concreto, el control de los niveles de ruido y vibraciones comprende una campaña de medición de los niveles sonoros y vibratorios, teniendo en cuenta las zonas sensibles detectadas en el estudio de impacto ambiental y los estudios de ruido y vibraciones de detalle que incluirá el proyecto constructivo. La campaña inicial se efectuará antes de la entrada en funcionamiento de la línea, y se repetirá periódicamente a lo largo de los tres años siguientes, emitiéndose los correspondientes informes. En caso de que se superen los niveles considerados como admisibles se propondrán las medidas correctoras oportunas. El Plan de mediciones de ruido y vibraciones incluirá, en su caso, las medidas que se establezcan en los futuros Planes de Acción a desarrollar de acuerdo al Real Decreto 1513/2005, 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el Boletín Oficial del Estado en el que se publica la declaración de impacto ambiental.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización de la alternativa soterramiento del proyecto de integración del ferrocarril en la ciudad de Palencia, concluyendo que, siempre y cuando se autorice en las condiciones señaladas en el estudio de impacto ambiental y en las anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 31 de mayo de 2010.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

