

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

- 2512** *Resolución de 25 de enero de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Plataforma de la línea de alta velocidad Madrid-País Vasco-frontera francesa, Burgos-Vitoria, tramo: Castil de Peones-Briviesca.*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, prevé que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Natura 2000, deben ser evaluados por el órgano ambiental a los efectos de determinar con claridad las posibles afecciones y medidas correctoras aplicables al mismo, o, en su caso, el sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.<sup>a</sup> del capítulo II de dicha Ley.

El proyecto Plataforma de la línea de alta velocidad Madrid-País Vasco-frontera francesa, Burgos-Vitoria, tramo: Castil de Peones-Briviesca se encuentra encuadrado en el apartado k, del grupo 9, del referido anexo II.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

1. Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo.

Por Resolución de 24 de octubre de 2003, la Secretaría General de Medio Ambiente, formuló la declaración de impacto ambiental del estudio informativo de la línea Madrid-Hendaya, tramo: Burgos-Vitoria. Acondicionamiento a 220 km/h». Dicho estudio informativo fue aprobado definitivamente por Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras de 11 de diciembre. Según señala el promotor en el documento ambiental, el trazado aprobado presenta una serie de inconvenientes que dificultan su ejecución desde el punto de vista técnico, económico y medio ambiental. Esta circunstancia ha conducido a la necesidad de estudiar diversas modificaciones de la solución aprobada, concretamente entre los PP.KK. 20+500 y 31+200 del estudio informativo, afectando fundamentalmente a los términos municipales de Prádanos de Bureba y Briviesca, en la provincia de Burgos.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.

2. Tramitación y consultas.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental recibió, con fecha 27 de mayo de 2010, la documentación ambiental relativa al proyecto, con objeto de determinar la necesidad de su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.<sup>a</sup> del capítulo II del Real Decreto Legislativo 1/2008. Con fecha 17 de junio de 2010 se solicitó el envío de las copias necesarias del documento para realizar las consultas a las que se refiere el artículo 17 del mencionado Real Decreto Legislativo.

El 2 de julio de 2010 se recibió la documentación solicitada, y el 20 de julio de 2010 se inició el periodo de consultas a organismos y entidades. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino .....	X
Confederación Hidrográfica del Ebro .....	X
Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León .....	X
Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León. ....	X
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León .....	X
S.E.O./BirdLife .....	
Ecologistas en Acción de Burgos .....	
Grupo Naturalista CIE .....	
WWF/ADENA .....	
Ayuntamiento de Briviesca .....	X
Ayuntamiento de Prádanos de Bureba .....	

El contenido más significativo de las respuestas a las consultas realizadas es el siguiente:

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal señala que el nuevo trazado disminuye la afección de la línea sobre los hábitats del río Oca y sobre la fauna del entorno al discurrir en túnel por el corredor de fauna identificado. Considera que el nuevo trazado introduce beneficios sobre la conservación de la biodiversidad, si bien entiende que la afección sobre las terrazas del río Oca frente a Prádanos de Bureba será de la misma magnitud que la producida por la alternativa propuesta en el estudio informativo. También indica que la explotación de los préstamos debe ser autorizada, realizándose para ello el procedimiento de evaluación preceptivo. Concluye diciendo que el nuevo trazado reduce los impactos identificados en la declaración de impacto ambiental sobre espacios de Red Natura 2000, no considerando necesario realizar estudios complementarios, siempre que se cumplan las medidas incluidas en la declaración de impacto ambiental y las medidas y recomendaciones siguientes: incluir en el proyecto constructivo un estudio hidrogeológico que determine las posibles afecciones sobre el acuífero aluvial del río Oca y sobre los ecosistemas de ribera y acuáticos del río, así como la fauna asociada a los mismos; en caso de alcanzar el nivel freático en la construcción de los túneles, enviar el agua detraída al cauce del río Oca con las medidas necesarias para evitar el vertido de sólidos en suspensión sobre el mismo; situar las instalaciones auxiliares necesarias para la construcción de los túneles en zonas libres de vegetación leñosa; delimitar la franja de afección de los emboquilles de los túneles para minimizar los impactos sobre hábitats de interés comunitario; elaborar un proyecto de restauración e integración paisajística de las zonas alteradas por la obra que prevea entre otros aspectos la recuperación de las manchas de quejigar afectadas durante las obras, incluyéndose las zonas de vertedero propuestas.

La Confederación Hidrográfica del Ebro indica que la modificación propuesta es más favorable ambientalmente en lo que respecta a la afección a espacios naturales, al evitar el cruce con el LIC. Destaca el cruce con cuatro cauces principales: río Oca, arroyo de Valdelabad, arroyo de Valsorda y arroyo de los Cangos. Indica que los dos primeros cruces son prácticamente idénticos en el trazado del estudio informativo y el propuesto, mientras que los dos últimos son más amplios y con menores impactos con la nueva solución propuesta. Concluye señalando que los efectos previsibles del proyecto junto con las medidas preventivas y correctoras y el programa de vigilancia ambiental se estiman compatibles en cuanto a las afecciones medioambientales al sistema hídrico se refiere.

La Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio adjunta un informe del Servicio de Espacios Naturales de la Dirección General del Medio Natural

proponiendo no someter el proyecto a procedimiento. Destaca que el nuevo trazado reduce el recorrido a media ladera, construyendo un túnel en su lugar y reduciendo las afecciones sobre el medio natural. Valora positivamente tanto el alejamiento del trazado del LIC, como las nuevas estructuras, más amplias, a construir sobre el río Oca y sobre los arroyos de Valsorda y los Cangos, y destaca el fuerte impacto de los emboquilles de los túneles, especialmente el de Prádanos de Bureba. Señala que no existe coincidencia territorial con espacios de Red Natura 2000, ni con ningún espacio incluido en el Plan de Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León, ni con zona húmeda catalogada, ni con los ámbitos de aplicación de planes de recuperación o conservación de especies protegidas, ni se afecta a especies incluidas en el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León o en el Catálogo de Especímenes Vegetales de Singular Relevancia de Castilla y León. También indica que las actuaciones proyectadas no afectarán de forma apreciable directa o indirectamente al LIC riberas del río Oca y afluentes, siempre que se cumplan una serie de condiciones: asumir todas las condiciones establecidas en la Resolución de 24 de octubre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente por la que se formuló la declaración de impacto ambiental del estudio informativo de la línea Madrid-Hendaya, tramo: Burgos-Vitoria. Acondicionamiento a 220 km/h»; emboquille en mina de los túneles para evitar los efectos paisajísticos, realizando un relleno de tierra para restituir la morfología original de la ladera, y aplicar medidas de recuperación ambiental e integración paisajística.

La Dirección General de Patrimonio Cultural indica la necesidad de llevar a cabo excavaciones arqueológicas mediante sondeos estratigráficos ante la afección al yacimiento de época altoimperial de La Pabul por un viaducto, y que, como consecuencia de ello, el proyecto de obras deberá contemplar la necesidad de llevar a cabo excavaciones arqueológicas en extensión. También señala que si del resultado de todo ello se derivara la necesidad de preservar los bienes arqueológicos hallados, se tomarán cuantas medidas técnicas sean precisas para evitar y minimizar las afecciones que el viaducto pueda tener sobre ese yacimiento arqueológico.

El Ayuntamiento de Briviesca señala que la solución propuesta parece mejorar, en principio, muchos aspectos ambientales con la construcción del nuevo túnel. No obstante, señala que se producirá un incremento de materiales a retirar a vertedero, por lo que considera necesario realizar un nuevo estudio de impacto ambiental. Señala que debiera ser viable estudiar y modificar el trazado en el término municipales de Briviesca volviendo a soluciones iniciales próximas al corredor de la AP-1.

Analizadas las respuestas recibidas se solicitó a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, con fecha 8 de octubre de 2010, la procedencia de asumir o no las condiciones e indicaciones señaladas en las respuestas recibidas. En la contestación, recibida el 20 de diciembre de 2010, se analizan las respuestas de los organismos consultados y se concluye lo siguiente:

Durante la fase de proyecto, se realizarán excavaciones arqueológicas mediante sondeos en las zonas de pilas y estribos para valorar la incidencia real sobre los bienes del subsuelo y la necesidad de adoptar otras medidas adicionales. Se intentará ubicar las pilas de modo que se minimice la ocupación sobre el área catalogada. Además, el proyecto incluirá las indicaciones necesarias para que, en la fase de obra, se realicen, en caso de ser necesarias, excavaciones arqueológicas en extensión y se adopten medidas para preservar los restos que pudieran encontrarse.

Se tendrá en cuenta para el diseño de medidas preventivas y correctoras, la información acerca de especies existentes en el LIC riberas del río Oca y afluentes dado que el trazado propuesto, aunque no cruza sobre el mismo, sí transcurre cercano.

En cuanto a la necesidad de excavación de fuertes desmontes en los emboquilles de los túneles hasta llegar a la sección de túnel en mina, se propone ejecutar en estas zonas túneles artificiales de modo que tras construir la estructura abovedada de hormigón, se efectuará un relleno con tierras sobre la misma restituyendo la morfología original y aplicando las medidas de recuperación ambiental e integración paisajística más adecuadas de acuerdo con los hábitats existentes. Esto se aplicará a los dos emboquilles de sendos túneles.

En caso de determinarse que se alcanzara al nivel freático en la construcción de los túneles mencionados, se contemplará la obligatoriedad de enviar el agua detraída al cauce del río Oca habiéndole aplicado las medidas necesarias para evitar el vertido de sólidos en suspensión sobre el mismo.

Se preverá la ubicación de las instalaciones auxiliares necesarias para la construcción de los túneles en zonas libres de vegetación leñosa.

Se delimitará la franja de afección de los emboquilles de los túneles, de manera que se minimicen los impactos sobre hábitats de interés comunitario.

En el proyecto se diseñarán unas medidas preventivas y correctoras así como un Programa de Vigilancia Ambiental detallado y adecuado de modo que el proyecto sea compatible en cuanto a las afecciones medioambientales al sistema hídrico. Adicionalmente, se atenderá a lo especificado en el Texto Refundido de la Ley de Aguas, R.D. Legislativo 1/2001 de 20 de julio, en el que se indica que la realización de obras o trabajos en el dominio público hidráulico y en sus zonas de servidumbre y policía requerirá autorización administrativa del organismo de cuenca.

Se incluirá un estudio hidrogeológico en el proyecto de construcción para determinar, entre otros puntos, las posibles afecciones de los túneles sobre las aguas subterráneas asociadas a la vega del río Oca así como otras afecciones indirectas.

En caso de ser necesario explotar las zonas de préstamo, se obtendrán las autorizaciones necesarias para llevar a cabo la extracción de materiales, respetando así la DIA emitida. En aquellos préstamos ubicados en el área de influencia del río Oca calificado como LIC, se determinará la cota del nivel freático bajo el cual no se proyectarán excavaciones, evitando así la afección sobre los hábitats y acuáticos del río Oca.

Se atenderá a las actuaciones de mejora proyectadas en la carretera N-I para tener en cuenta, entre otros puntos, los impactos acumulados que pudieran producirse.

Se elaborará un proyecto de restauración e integración paisajística de las zonas alteradas por la obra que prevea la recuperación de las manchas de quejigar afectadas durante las obras (se incluirán las zonas de vertedero finalmente utilizadas).

Finalmente, se señala que en el proyecto se asumirán todas las condiciones establecidas en la Resolución de 24 de octubre de 2.003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto de línea Madrid-Hendaya, tramo: Burgos-Vitoria. Acondicionamiento a 220 km/h, que serán de aplicación con las modificaciones planteadas al trazado.

### 3. Análisis según los criterios del anexo III.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, y teniendo en cuenta las condiciones asumidas por el promotor en el documento recibido en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el 20 de diciembre de 2010, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios del anexo III.

Características del proyecto. El documento ambiental señala que el trazado de la LAV aprobado en el Estudio Informativo inicial, presenta una serie de inconvenientes que dificultan su ejecución desde el punto de vista técnico, económico y medio ambiental, por lo que se estudian dos alternativas. La primera modifica principalmente el trazado en alzado con objeto de hacer viable la solución del estudio informativo anterior sin variar sustancialmente el trazado en planta. La segunda alternativa modifica la planta de forma apreciable, pero resuelve satisfactoriamente la práctica totalidad de los inconvenientes y más concretamente las afecciones ambientales. El promotor selecciona ésta segunda alternativa.

El trazado propuesto cruza, en su parte inicial, el río oca por el margen izquierdo de la N-I, evitando cruzar el LIC riberas de la subcuenca del río Oca como hacía el trazado original. En las proximidades del Prádanos de Bureba se desplaza el trazado al este y se disminuye la cota de la rasante respecto a la solución del estudio informativo, ejecutándose

un túnel de unos 2.750 m, con dos galerías de emergencia (de 6x6 m) en los pp.kk. 24+510 y 25+440, transversales a la plataforma de la LAV hacia el oeste que emboquillan en mina en puntos cercanos a la carretera, y que se extiende hasta el cruce de la vaguada del arroyo Valsorda, disminuyendo la afección al paisaje y a la orografía de las laderas situadas junto a Prádanos de Bureba, evitando la interrupción del corredor de fauna existente, la inundación de la LAV en Briviesca y la afección a la autopista AP-1.

La solución propuesta producirá un aumento de algo más de 500.000 m<sup>3</sup> en el volumen de tierras que debe destinarse a vertedero. Por el contrario, no necesitará material de préstamos, cuyo volumen en la solución prevista en el estudio informativo se estimaba en algo menos de 500.000 m<sup>3</sup>.

Ubicación del proyecto. El tramo objeto de modificación es el comprendido entre los PP. KK. 20+500 y 31+200 del estudio informativo, en los términos municipales de Castil de Peones, Alcocero de Mola, Prádanos de Bureba y Briviesca. El trazado en este tramo discurre en dirección norte, por el valle de los ríos Oca y su afluente el Cerrata, dentro del corredor formado por la carretera N-I y la línea de ferrocarril convencional Madrid-Hendaya. En la primera mitad del tramo también coincide con las anteriores la autopista AP-1 Burgos- Vitoria.

Características del potencial impacto. De acuerdo con lo indicado en el documento ambiental y en las respuestas a las consultas recibidas, la modificación propuesta supone una mejora desde el punto de vista ambiental respecto de la solución propuesta en el estudio informativo. Evita cruzar el LIC denominado subcuena de las riberas del río Oca, disminuye el impacto paisajístico sobre la localidad de Prádanos de Bureba al contemplar la construcción de un túnel, que también evita la interrupción del corredor de fauna existente, reduce el impacto sobre los cauces al cruzarse los mismos con estructuras de mayores dimensiones, evita las zonas inundables del río Oca, además de disminuir las afecciones con otras infraestructuras.

Desde el punto de vista del patrimonio Cultural el trazado propuesto evita la afección directa de una zona de presunción arqueológica e indirecta a otras dos, si bien uno de los viaductos proyectados en la alternativa modificada afectará a una zona denominada La Pabul.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.<sup>a</sup> del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, no es previsible que el proyecto Plataforma de la línea de alta velocidad Madrid-País Vasco-frontera francesa, Burgos-Vitoria, tramo: Castil de Peones-Briviesca, cumpliendo las medidas correctoras propuestas en el documento ambiental, las condiciones establecidas en la Resolución de 24 de octubre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente que sean de aplicación con las modificaciones planteadas al trazado y las condiciones asumidas por el promotor en escrito recibido el 20 de diciembre de 2010, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.<sup>a</sup> de dicha Ley.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino ([www.marm.es](http://www.marm.es)), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Contra la presente resolución que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse recurso potestativo de reposición ante esta Secretaría de Estado en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente a la notificación de la misma, de acuerdo con lo establecido en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o interponer directamente recurso contencioso administrativo, en el plazo de dos meses, contado desde el día siguiente a la notificación de esta resolución ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Madrid, 25 de enero de 2011.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.



**Línea de Alta Velocidad Madrid - País Vasco - Frontera Francesa, Burgos - Vitoria.  
Tramo: Castil de Peones - Briviesca**

