Información Pública del Estudio Informativo:
Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad. Tramo Valladolid-Burgos

Miguel Ángel Ceballos Ayuso, con D.N.I. número 9.306.614, en representación de Ecologistas en Acción Valladolid, con domicilio a efectos de notificación en el apartado de correos 533, 47080 de Valladolid,

EXPONE que en relación al Anuncio de Información Pública relativo a la apertura de plazo del Estudio Informativo del Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad Tramo Valladolid-Burgos, publicado en el BOE de 7 de diciembre de 2002 y en el BOCyL de 24 de diciembre de 2002, realiza las siguientes

C O N S I D E R A C I O N E S :

1. Sobre el Estudio Informativo

1.1. No se ha planteado, ni siquiera se ha comentado, ni justificado la inviabilidad de realizar el trazado lo más paralelo posible a la vía de ferrocarril actual, haciendo los correspondientes desvíos a su paso por las poblaciones. Esta alternativa debiera sopesarse por cuanto es probablemente la que menor impacto ambiental tenga.

Solicitamos:
Que se realice un análisis de los Tramos con la posibilidad de un ajuste lo más posible al trazado ferroviario actual.

1.2. Entendemos que el Estudio Informativo debe limitarse a analizar las alternativas con su valoración económica y funcional. Pero nunca debe vestir de objetividad lo que es una decisión puramente política, cual es decidir el peso de los factores ambientales, económicos y funcionales en la toma de decisión. Concretamente, ponderar el **Objetivo ambiental** el **0,5**, el **Objetivo económico** el **0,3** y el **Objetivo funcional** el **0,2** es una decisión que no corresponde a los técnicos que elaboran el Estudio Informativo, la cual corresponde en exclusiva al órgano administrativo sustantivo y que están condicionando la decisión política.

Dicho de otro modo, la responsabilidad de las decisiones políticas no se pueden diluir justificándose en que unos técnicos "científicamente" han demostrado que la alternativa propuesta es la mejor. Porque del análisis de las alternativas da la impresión que la ponderación de estos tres factores se han ajustado para que la solución propuesta en los dos tramos donde son estudiadas alternativas, se proponga como resultado del estudio las alternativas más económicas (¡que casualidad¡) Tramo I-4 y Tramo II-1, aunque eso suponga no elegir la que menos impacto ambiental produzca.

Es decir, a la vista de los resultados da la impresión que el Estudio de Impacto Ambiental es un puro trámite, pues la decisión ya estaba predeterminada: se elegirá la alternativa más barata. Todo era cuestión de justificarla técnicamente para que diera la impresión de que una decisión la decidido unos fríos números.

PDF created with FinePrint pdfFactory trial version www.pdffactory.com

Solicitamos:
Que la ponderación realizada sobre los llamados objetivos en el Estudio Informativo no se tenga en consideración a la hora de sopesar que alternativas son la más adecuada.

2. Sobre el Estudio de Impacto Ambiental (E.I.A.)

2.1. Consideraciones generales sobre el E.I.A.

También a estos los factores de ponderación se les ha querido presentar con un carácter de objetividad, cuando es igualmente una decisión que debe corresponder en este caso al órgano administrativo de medio ambiente, el cual hubiera sido aconsejable haberlos consultado y negociado previamente, al menos, con el homólogo regional.

Por otra parte consideramos que el órgano administrativo de medio ambiente en su Declaración de Impacto Ambiental debe exigir que se realice la solución que menos impacto ambiental provoque, siempre y cuando todas las soluciones sean viables. No es aceptable que por querer hacer las obras mas económica y rápidamente se destruya un patrimonio natural de por vida e irreparable. No es justo que por disfrutar unos pocos años antes de estas infraestructuras, estemos destrozando el entorno para las generaciones futuras.

Esto con independencia de que el Objetivo ambiental entendemos que no está ponderado lo suficiente respecto a los otros objetivos, y ni siquiera, como alegamos más adelante, los propios condicionantes que intervienen en el análisis ambiental están ponderados correctamente para el entorno objeto de la intervención.

Resumidamente: los factores de ponderación ambientales corresponde establecerlos al órgano administrativo de medio ambiente y la ponderación de este objetivo ambiental en relación al resto (económico y funcional) debe decidirlos el órgano sustantivo. Y todos los coeficientes al menos deberían haberse negociado con las instituciones que representan a los habitantes del entorno.

Solicitamos:
Que en Declaración de Impacto Ambiental se opte y se defienda ante el órgano sustantivo las alternativas que menos impacto ambiental produzca.

Que el órgano sustantivo seleccione las alternativas que menos impacto ambiental produzcan y no se tenga en cuenta los aspectos económicos y funcionales, (toda vez que las alternativas estudiadas son viables económicamente y funcionalmente aceptables), fundamentado en el grave impacto ambiental irrecuperable que el trazado del tren de alta velocidad tendrá sobre un patrimonio agrícola, natural y cultural heredado que es muy importante mantener para la generaciones futuras.

2.2. Sobre la ponderación singular del E.I.A.

En este Estudio de Impacto Ambiental se ha infravalorado los aspectos de paisaje y socioeconómicos, otorgándoles un valor de 0,025 sobre 10 cada uno, al igual que el condicionante “ruido” y “montes”. El ruido es corregible y los montes apenas si existen en las zonas del trazado, mientras que la valoración sobre el paisaje y el aspecto socioeconómico (considerando en este especialmente el suelo agrícola como elemento productivo) debe ser mucho más alta, ya que en ambos casos se trata de valores patrimoniales cuya destrucción será irreversible. Ambos condicionantes, paisaje y valor socioeconómico, son muy importante para la economía local, habida cuenta de que el valle del Pisuerga es uno de los valles más fértiles de la región.

La ponderación debería hacerse en función de los valores que se encuentran en el entorno de los trazados y que sean precisos preservar, y en función de que sea corregible o un daño irreversible. Las alteraciones del paisaje y la destrucción del suelo agrícola fértil producirá un efecto “notable”, “negativo”, “permanente”, “irreversible”, “irrecuperable” y “crítico”, por la … *“la pérdida permanente de la calidad de las condiciones ambientales, sin posible recuperación, incluso con la adopción de medidas protectoras y*

PDF created with FinePrint pdfFactory trial version www.pdffactory.com

correctoras". Con todos estos efectos, los más graves que establece el Real Decreto legislativo de evaluación de impacto ambiental, sorprende que en su conjunto estos dos aspectos estén tan poco ponderados.

	Ponderación	Sobre el global
Geomorfológicos y edafológicos	0,15	0,075
Hidrológicos	0,1	0,050
Vegetación	0,1	0,050
Fauna	0,1	0,050
Paisaje	0,05	0,025
Ruido	0,05	0,025
Medio socioeconómico	0,05	0,025
Montes	0,05	0,025
Espacios naturales	0,2	0,100
Patrimonio cultural	0,15	0,075
	1	**0,5**

Solicitamos:
Que por parte del órgano administrativo de medio ambiente se exija reconsiderar la ponderación hecha sobre estos dos condicionantes, socioeconómico y paisaje, aumentando su factor de ponderación en el conjunto.

2.3. Sobre los aspectos relacionados con el suelo agrícola.

2.3.1. En general es preocupante la destrucción de suelo que el trazado va a provocar. Pero sobre todo preocupa que éste se llegue a realizar sobre el suelo más fértil, y esto ocurrirá si la se eligen algunas de las alternativas que transcurren por la zona de las terrazas de los ríos, es decir la 2, 3 y 4 del Tramo I.

Existe una grave amenaza actualmente de desaparición del suelo de vega debido al proceso urbanizador y las multitud de graveras que se han realizado y las que están en servicio, y a esto debe añadirse las necesidades de suelo propias del trazado del tren de alta velocidad, que supondrá la desaparición de una superficie de suelo fértil muy importante, no solo por la parte que ocupa el propio trazado, sino por la demanda de gravas para su construcción. Desde este punto de vista en el Estudio se indica que existe mucho suelo disponible con características apropiadas para la extracción del árido preciso, pero como sucede en todo el Estudio en general no se valora el suelo fértil de vega, y se da por hecho que será de graveras de las terrazas del valle de donde se extraerá todo el árido que se precise.

La extracción de gravas en estos terrenos fértiles no se ha valorado, no ya en la repercusión del montante económico de la obra, sino en el impacto ambiental, ya que el terreno, aunque se reponga, perderá sus condiciones agronómicas al eliminar la parte drenante (gravas) y remover la vegetal. Debería hacerse pues, un estudio más serio que señale de dónde extraer esa grava para que el impacto sea el menor posible, aunque haya que recurrir a los restos de la excavación el túnel Guadarrama.

Debe tenerse en cuenta que el terreno de las terrazas y por tanto de vega es el más fértil del territorio. Pero eso no se ha valorado suficientemente, por un lado porque todo el suelo rústico se estima por igual (1,2 €/m2), tanto sea para suelo de vega como de secano, cuando en el mercado la diferencia de coste entre uno y otro puede ser hasta de diez veces. Ese valor comparativo y relativo tiene mucha importancia, no tanto a la hora de saber el coste total de las diferentes alternativas, que también, como a la hora de comparar los costes relativos entre ellas, ya que unas discurren por terrenos más fértiles que otras. Si no se ajusta el precio a la realidad se está desvirtuando el valor real productivo a largo plazo para sucesivas generaciones. Es decir exigimos que el suelo se valore según su productividad potencial o de futuro.

PDF created with FinePrint pdfFactory trial version www.pdffactory.com

Es inadmisible por irreal que el condicionante socioeconómico se pondere en el Tramo I (5 puntos) por igual para todas las alternativas (2, 3 y4), cuando existe una diferencia clara entre la alternativa 1 que transcurre en su mayor parte sobre suelo de secano, y las tres restantes que lo hacen sobre tierra de vega y regadío.

Solicitamos:
Que se haga una valoración más real sobre el valor del suelo a expropiar, ya que al darle un valor absoluto homogéneo para todo el suelo agrícola se distorsiona la valoración de las diferentes alternativas y por tanto la comparación económica entre ellas no es correcta. Como quiera que se propone una alternativa fundamentada en una ponderación de los costes económicos ésta valoración tiene mucha trascendencia.
Que se haga una discriminación que se ajuste más a la realidad entre los valores socioeconómicos de las diferentes alternativas, considerando el valor productivo de la tierra.
Que se realice un estudio completo de la procedencia de la grava necesaria y del impacto ambiental sobre suelo y paisaje que ello supondrá, buscando otras alternativas diferentes a las del suelo de vega.
Que las alternativas 2, 3 y 4 se consideren las que más afectan al condicionante socioeconómico por destruir más suelo fértil, no siendo aceptable que su ponderación sea igual que la alternativa 1.

2.3.2. El parcelario agrícola por donde pase el trazado va a quedar maltrecho, quedando muchas tierras inservibles, en algunas aumentará sus costes de producción, invalidará sistemas de riego como los pívots y aumentará los recorridos. En definitiva, se generarán muchas parcelas por debajo de la superficie mínima de cultivo.

Debe tenerse en cuenta que en muchos tramos ha existido ya concentraciones parcelarias y el nuevo trazado supondrá destruir en gran medida todo el trabajo realizado, con el añadido de la pérdida de productividad al modificar la estructura de la propiedad.

Solicitamos:
Se plantee una alternativa para paliar este efecto sobre la estructura de la propiedad. O bien planteando una reparcelación dirigida, o bien creando un organismo que promueva la información y acuerdos entre particulares para que pueda existir una reagrupación de las fincas fragmentadas.
Esto podría compensarse con el ahorro que dimane de la disminución los costes expropiatorios, al reducirse las parcelas residuales que queden con una superficie mínima de cultivo.

2.3.3. Con el trazado se descompone toda la trama de caminos rurales y cañadas existentes y los accesos a las parcelas, quedando algunas sin comunicación y acceso posible. Tampoco se ha examinado qué caminos son públicos y cuáles privados, lo que supone que no sea posible acceder a ciertas parcelas por algunos caminos por los que se ha previstos.

Solicitamos:
Se haga un estudio de la reconstrucción de los caminos y cañadas más exhaustiva, indicando cuáles caminos son públicos y cuáles privados y procurando que ninguna parcela quede incomunicada.

2.2.4. El tratamiento de la escorrentía no es muy preciso y exhaustivo. Debe de realizarse un estudio completo de cómo se recompone la trama hidrológica, en especial de baja intensidad. En efecto en la documentación topográfica el agua, al producirse el efecto barrera y el desagüe localizado, se acumula previsiblemente en puntos concretos del territorio lo que afectará a ciertas parcelas agrícolas.

Solicitamos:
Se estudie más exhaustivamente la recomposición de red hidrológica de baja intensidad. Se proyecten cunetas que sirvan de reservorio para que no se acumule ni se vierta aguas en las fincas agrícolas.

2.4. Sobre los contenidos del paisaje.

PDF created with FinePrint pdfFactory trial version www.pdffactory.com

En el Convenio Europeo sobre el Paisaje (Convenio de Florencia), suscrito por el Estado Español, identifica el paisaje como el territorio que percibe la población, aplicando sus efectos a ...*"los espacios naturales, urbanos y periurbanos, como terrestres, fluviales, lacustres o marítimos. Concierne pues no solo los paisajes notables, sino ordinarios y cotidianos, y los degradados. El paisaje es reconocido con independencia de su valor excepcional puesto que todas las formas de paisaje condicionan la calidad de vida de los ciudadanos y merecen ser tomados en cuenta en las políticas paisajísticas. Numerosas zonas rurales y periurbanas, son objeto de transformaciones profundas y deben ser objeto de mayor atención por parte de las autoridades y público".*

Debemos reprobar que la documentación fotográfica se haya hecho en invierno, ya que esta produce una sensación de que el paisaje sobre el que se va a trabajar es pobre y de baja calidad.

No es de extrañar por ello se describa la zona de cultivo como de ...*"Calidad visual media dado su carácter homogéneo y monótono"*... Y precisamente el Convenio Europeo a que nos referimos viene a criticar esa visión del paisaje valorable solo por su condición de excepcionalidad. Precisamente el paisaje es lo que *"percibe la población"* en especial la que habita en él, y para esa población el paisaje es su entorno vital, parte de su memoria y legado cultural.

En esto sucede como hace un tiempo en que se valoraba exclusivamente los monumentos arquitectónicos sobresalientes, mientras se destruía toda la edificación de sus entornos históricos por considerarlos vulgares, destruyendo gran parte de nuestro legado urbanístico tradicional y con él, todo el sentido de los cascos históricos del que tanto partido han sabido sacar posteriormente ciertos países que los han sabido cuidar.

El análisis de paisaje es tan sesgado que ni siquiera se hace mención a uno de los accidentes geográficos más importantes para su percepción: las cuestas que rematan los páramos con las terrazas de los ríos. Éstas forman el fondo de escena de la percepción de la ribera, visible desde la planicie de las terrazas, las cuales se verán muy afectadas por el trazado. Pero es que además las cuestas, bien sea en pendiente suaves o en los cortados, que rematan los páramos son entornos repoblados, y eso le convierte en refugio muy importante para la fauna, junto con las riberas y los montes de los páramos.

2.4.1. En la actualidad las tres grandes infraestructuras (canal, autovía y ferrocarril) que transcurren por el valle del Pisuerga van por la margen derecha del río, justo en el borde de las terrazas, respetando la mayor parte del terreno de vega. También en este margen es donde se concentra la mayor parte del proceso urbanizador e industrial, lógicamente apoyándose en estas infraestructuras. En el estudio se plantean cuatro alternativas de las cuales tres (las 2, 3 y 4 del Tramo I) cruzarían a la margen izquierda, implantándose sobre la ribera que en la actualidad está más virgen. Estas alternativas implican más destrucción de suelo fértil y son las que más impacto sobre el paisaje provocan. Y lo que es más preocupante: que una de estas tres es la que se propone como la más adecuada.

No es posible que en E.I.A. las alternativas del Tramo I, 1 y 4 se valoren por igual en cuanto al condicionante del paisaje, ya que la alternativa 1 discurre por un paisaje mucho más urbanizado mientras que la 4, al igual que la 2 y la 3 lo hacen por un suelo mas rústico e inalterado; la alternativa 4 al menos debería tener el mismo valor que la 2 y la 3, ya que se implantan sobre por terrenos análogos, con el fondo visual permanente de las cuestas de los paramos, las cuales en muchos casos sufren excavaciones, túneles y desmotes que visualmente tienen un gran impacto.

El paisaje como aspecto cultural, estético y herencia patrimonial tiene que tener una ponderación mucho mayor que la estimada en el E.I.A., dado que este tipo de infraestructuras tiene un grave impacto sobre el paisaje.

Solicitamos:
Que se pondera más adecuadamente las alternativas sobre el condicionante "paisaje" ya que entendemos que las alternativas 2, 3 y 4 producen un impacto mucho mayor que la alternativa 1.
Al igual que con el valor socioeconómico el condicionante "paisaje" se ha minusvalorado (0,05 puntos sobre 1) y debe aumentar su valor relativo en el conjunto del Estudio de Impacto Ambiental.

PDF created with FinePrint pdfFactory trial version www.pdffactory.com

2.4.2. Rebajar la cota del trazado. Existe un criterio que es engañoso. En el proyecto del Estudio Informativo se establece el criterio de que los volúmenes de desmontes que se realicen se equilibren con los de los terraplenes, de tal modo que se acerque al objetivo cero entre la suma de desmontes y terraplenes. En principio es correcto. Pero este criterio medioambiental puede chocar con un deterioro visual del paisaje tremendo ya que supone elevar la cota media del trazado con lo que se crea una barrera visual muy importante, existiendo puntos del trazado a 12 metros de altura (4 planta de un edificio). Esto sucede, por ejemplo, antes de la entrada y a la salida de los túneles de la Fuentecilla y de la Torda.

Desde un punto de vista visual (análisis que no se ha hecho) subir la cota supone romper perspectivas cruciales que destruyen el paisaje como percepción estética.
Por tanto al criterio anterior debiera compaginarse con otro en donde la cota superior del trazado se ajuste lo más posible al terreno, o bien en casos singulares, quede bajo túneles (túneles genuinos o falsos) de modo que la percepción del paisaje quede lo menos inalterada posible.

Desde este punto de vista se puede plantear las siguientes cuestiones:

a) Con buen criterio se han analizado las zonas de vertederos abandonados que deberían utilizarse prioritariamente como vertederos de tierras sobrante de excavación, pero no se ha evaluado el volumen que esto representa, evaluando si el relleno de estos vertederos permitiera bajar la cota del trazado.

b) Se supone que la mayor parte de las excavaciones proviene del encuentro del trazado con las cuestas, que se resuelve o bien con desmonte o con túneles. Pues bien, el utilizar estas tierras para elevar a la plataforma no deja de tener un contrasentido. El objetivo es que no haya vertederos que tenga un impacto visual sobre el paisaje, pero al elevarlo sobre un terraplén exagerado el impacto es tremendo, convirtiéndose el propio trazado el mayor vertedero lineal de tierras. Cuando se proyecta muy alto, supone una muralla sobre el paisaje y produce un efecto barrera que debe eliminarse en lo posible. Salvo que se pretenda ver desde la Luna como la muralla China, esta solución no es justificable, ya que la visón del común será desde su propio hábitat cercano. Estimamos que 2-3 metros de altura máximo de altura de plataforma es lo ideal porque resuelve la permeabilidad y la visión lejana no es tan perturbadora. Con un tratamiento corrector ocultando los terraplenados (arboledas que crezcan a esa altura y arbustos) se puede obtener un resultado aceptable.

c) Subir al cota excesivamente implica también más ancho en la base del terraplenado, lo que supone mayor trabajo de compactación, mas perdida de suelo fértil, más coste de expropiación, mayor impacto visual,

La solución que proponemos es aprovechar las características especiales del territorio que nos ocupa y crear las zonas de vertederos en las mismas cuestas a modo de prolongación del páramo, especialmente cerca o sobre las embocaduras, procurando reconstruir el paisaje natural, asentando en la coronación los terrenos menos erosionables. Los vertederos serían puntuales, controlables y con capacidad de corregirse y aminorar su impacto. Después se repoblarían y visualmente el paisaje quedaría restaurado de forma más natural.

Solicitamos:
Que se rebaje el nivel superior del trazado no superando en lo posible la cota de los 2-3 metros, en especial en los tramos antes y después de los túneles.

2.4.3. Las embocaduras de los túneles

No queda muy claro como se harán las embocaduras, pero si nos fiamos de la cartografía, las embocaduras de los túneles no quedan reflejadas las propuestas correctoras adecuadas para reconstruir el paisaje preexistente. Las embocaduras de los túneles tradicionalmente son elementos que destruyen el paisaje de una manera brutal, dejando al descubierto los cortados sobre el terreno, tanto en el frente como en los laterales. Pero en la actualidad hay método para paliar esta situación.

Las embocaduras deben resolverse con falsos túneles de tal manera que el tubo del túnel se prolongue hasta poder reconstruir fielmente el perfil de las cuestas, tal como era originariamente, rellenando con tierras hasta conseguir la pendiente primitiva (no la 2H/1V apuntada) y repoblando con análoga vegetación a la

PDF created with FinePrint pdfFactory trial version www.pdffactory.com

del entorno. (En la literatura se apuntan estos falsos túneles, pero no hemos visto dibujada solución, ni en los planos topográficos, ni en los detalles).

Esta solución disminuir el aporte de tierras a la explanada de las vías lo que evita subir en alguna medida el nivel del trazado. El relleno de las embocaduras además reduciría el terreno de expropiación ya que habría menos ocupación y se reduciría la destrucción de suelo.

En esto nos acogemos también al articulo 18 párrafo 3 del Real Decreto que obliga ..*"que los proyectos deberán adaptarse a las innovaciones aportadas por el progreso científico y técnico que alteren a la actividad autorizada"*. Estas soluciones se han utilizado en otras obras en nuestro país y debiera ser práctica habitual.

Solicitamos:
Que las embocaduras se resuelvan con falsos túneles de tal manera que el tubo del túnel se prolongue hasta poder reconstruir fielmente la pendiente y la vegetación originaria de las cuestas.,

2.4.4. Gestionar adecuadamente la tierra vegetal

La tierra vegetal de vega es muy rica y debe ser aprovechada al máximo para reconstruir el suelo, sea productivamente (rehabilitación de los vertederos) o como medida correctora del paisaje (capa superficial de los desmontes y terraplenes).

Solicitamos:
Gestionar adecuadamente y cubicar la tierra vegetal, para examinar si con la tierra vegetal extraída en la banda del trazado, sería suficiente para reconstruir la capa superficial de los antiguos y abandonados vertederos y cubrir los terraplenados y los desmontes.

2.4.5. Desmontes, terraplenados, cunetas y pérgolas

Desmontes simétricos con solución en trincheras
Desde el punto de vista visual no son aceptables los desmontes muy profundos, formando imponentes trincheras (las hay hasta de 25 metros: 8 plantas de edificios). El impacto visual en la distancia corta es muy fuerte y crea una barrera inadmisible. Por encima de los 10-12 metros debiera solucionarse con falsos túneles que reconstruyan el terreno, dando continuidad visual al paisaje y al territorio para personas y fauna. Además ocupan y se destruye mucho menos suelo.

Desmontes asimétricos
Estos tienen un impacto mucho más fuerte que los anteriores desde la visión lejana. Si por la pendiente resultante no permiten la repoblación, deben construirse con marquesinas o falsos túneles abiertos lateralmente, rellenados por encima con tierras para conseguir la pendiente originaria de la cuesta.

Terraplenados
De la misma manera, cuando el terraplenado se prevean por encima de los 6 metros debería sustituirse por un ligero viaducto para que la permeabilidad sea mayor, en especial cuando se tapona valles que tiene interés paisajístico y de fauna, y cuando hay riego de anegarse el territorio. Esto ocurre cuando los trazados cruzan de una margen a la otra el río Pisuerga (término de Santovenia) en lo trazados 2, 3 y 4. En este punto el meandro se inunda fácilmente y el terraplenado proyectado, si no permite desaguar correctamente, amplificara los efectos destructivos de las inundaciones.

Tratamientos de cunetas
Entendemos que las cunetas siempre que sea posible no deben revestirse de hormigón. Por un lado impermeabilizan el territorio, acumulando el agua en puntos concretos de forma más dañina que si la propia cuneta dispone de una cierta capacidad filtrante. Por otra parte esa filtración de las aguas permite que la cobertura vegetal que se proyecta para corregir el impacto sobre el paisaje arraigue mejor y se consolide. Y revestirlas es un gasto superfluo.

PDF created with FinePrint pdfFactory trial version www.pdffactory.com

Las pérgolas que cruzan las vías preexistentes
Las pérgolas que cruzan las vías preexistentes son antiestéticas, y por el volumen que ocupan y producen un impacto visual fuerte. Deben evitarse y crear elementos lineales paralelos a las vías superiores y con diseño que aporte un valor añadido al paisaje. Deben diseñarse en función de la infraestructura elevada no según la que trascurre a ras de suelo, dejando unos sobrantes inútiles y antiestéticos.

Solicitamos:
Que los desmontes mayores de 10-11 metros no se resuelvan con trincheras, sino con falsos túneles.
Que se aporten soluciones que resuelvan el impacto visual de los desmontes asimétricos.
Que las cunetas no se impermeabilicen para que el agua no se acumule y sirva como sustento para la vegetación que se emplee como medida correctora.
Que el diseño de las pérgolas y viaductos aporten un valor positivo al paisaje.

3. Sobre el condicionante de la fauna

La margen izquierda del río Pisuerga es mucho más rica en vida faunística que la derecha. La razón estriba en que la margen derecha está mucho más humanizada, con la acumulación de urbanizaciones e industrias y el grueso de las infraestructuras más importantes (canal, autovía y red ferroviaria), mientras que la izquierda se mantiene más virgen. En esta margen izquierda es donde los páramos, con sus montes, acogen una rica fauna, para también las cuestas con sus manantiales y fuentes que exudan el agua de los niveles superficiales de los propios páramos, los cortados en donde se refugia una amplia y copiosa variedad ornitológica, y por fin las propias riberas de los ríos. Los flujos de estos animales hacia las ricas vegas en busca de alimento y hacia el río para saciar su sed, va a ser en gran medida impedida o gravemente alterada por los trazados de las alternativas 2, 3 y 4. Entendemos que la ponderación sobre el condicionante "fauna" no ha sido correctamente realizada sobre las cuatro alternativa del Tramo I ya que tanto Tramo I-1 como el Tramo I-3 tienen la misma ponderación, la mitad que los tramos I-2 y I-4, cuando es evidente que los tramos 2, 3 y 4 son muy similares desde el punto de vista faunístico comentado.

Solicitamos:
Que se pondere correctamente el condicionante "fauna", valorando correctamente el fuerte impacto que sobre la misma se provocará con las alternativas 2, 3 y 4 del Tramo I

En Valladolid, a quince de enero de dos mil tres

Fdo: Miguel Ángel Ceballos Ayuso
Ecologistas en Acción Valladolid

SR. SUBDIRECTOR GENERAL DE PLANES Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS DEL MINISTERIO DE FOMENTO

PDF created with FinePrint pdfFactory trial version www.pdffactory.com