
ANTECEDENTES

**ANEJO
01**

INDICE

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO	1
2. ANTECEDENTES	1
2.1. MARCO DE REFERENCIA Y ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS.....	1
2.2. ANTECEDENTES TÉCNICOS.....	2
3. ANÁLISIS DE LOS ESTUDIOS PREVIOS	2
3.1. ESTUDIO INFORMATIVO: LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD PALENCIA-SANTANDER. TRAMO ALAR DEL REY-SANTANDER.....	2
3.1.1. ALTERNATIVAS ESTUDIADAS	2
3.1.2. SOLUCIÓN PROPUESTA	2
3.1.3. ALEGACIONES PRESENTADAS DURANTE EL PROCEDIMIENTO DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y AUDIENCIA	3
3.2. ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD PALENCIA-SANTANDER. TRAMO VILLAPROVEDO-REINOSA	3
3.2.1. ALTERNATIVAS ESTUDIADAS	3
3.2.2. SOLUCIÓN PROPUESTA	4
3.2.3. ALEGACIONES PRESENTADAS DURANTE EL PROCEDIMIENTO DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y AUDIENCIA	4
3.3. ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD PALENCIA – ALAR DEL REY	5
3.3.1. ALTERNATIVAS ESTUDIADAS	5
3.3.2. SOLUCIÓN PROPUESTA	5
3.3.3. DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL ESTUDIO INFORMATIVO.....	5
3.4. ESTUDIO DE ALTERNATIVAS DE LA FASE A DEL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD AGUILAR DE CAMPOO-REINOSA. MARZO 2018.....	6
3.5. ESTUDIO Y SEGUIMIENTO HIDROGEOLÓGICO DE LOS TÚNELES DEL TRAMO ALAR DEL REY-AGUILAR DE CAMPOO	6

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO

La línea de alta velocidad Palencia-Santander se enmarca en el vigente Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI), que establece los ejes de la planificación estratégica en estas materias para el horizonte temporal 2012-2024.

La actuación sobre la línea de alta velocidad Nogales de Pisuergra-Reinosa, tiene por objeto alcanzar las metas fijadas en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) del Ministerio de Fomento, vigente en la duración del estudio. El PITVI busca la conexión y mejora de la eficiencia del sistema de transporte estatal para su sostenibilidad y promover la cohesión económica y territorial, objetivos donde se ubica el desarrollo del presente estudio.

El objeto del presente documento es contextualizar el escenario previo del Estudio Informativo, describiendo los trámites y estudios realizados con anterioridad sobre la línea ferroviaria de alta velocidad en el tramo Nogales de Pisuergra-Reinosa.

2. ANTECEDENTES

2.1. MARCO DE REFERENCIA Y ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

El 23 de marzo de 2017, la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento resuelve aprobar provisionalmente el “Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Palencia-Alar del Rey” e iniciar el proceso de información pública y audiencia de administraciones (BOE nº 77 de 31 de marzo de 2017).

Para dar continuidad hacia Cantabria al trazado propuesto en dicho Estudio, en noviembre de 2017 se aprueba la redacción del **Estudio Informativo y Estudio de Impacto Ambiental del tramo Aguilar de Campoo-Reinosa**, que se basa en las propuestas de los estudios y proyectos anteriores para la creación de una línea de ferrocarril de altas prestaciones, el cual es encomendado a Ineco y se desarrolla en dos fases:

- **Fase A 1:25.000:** Estudio de Alternativas.
En marzo de 2018 finalizaron los trabajos de Fase A (escala 1:25.000) con una primera identificación de alternativas y selección de propuesta de trazado para analizar con mayor detalle en etapas posteriores del estudio.
- **Fase B 1:5.000:** Estudio Informativo y Estudio de Impacto Ambiental.
En abril de 2018 se iniciaron los trabajos de Fase B (escala 1:5.000) en la que se realiza la optimización y definición con un mayor grado de detalle de las alternativas seleccionadas en la fase anterior y la redacción del Estudio de Impacto Ambiental.

Por otro lado, con fecha 31 de enero de 2018, el Ministerio de Agricultura y pesca, Alimentación y Medio Ambiente dicta **Resolución por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental del “Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Palencia-Alar del Rey”** en la que se evalúa favorablemente una de las alternativas planteadas para cada tramo del Estudio Informativo (entre Palencia y Herrera, la alternativa elegida es Monzón Oeste y entre Herrera y Alar del Rey, la alternativa elegida es la denominada Nogales). La Resolución, aunque favorable, excluye el tramo final entre Nogales de Pisuergra y Aguilar de Campoo que sí había sido considerado en la redacción del Estudio Informativo. Por tanto, la aprobación definitiva del mismo, de fecha 28 de febrero de 2018 (BOE nº 67 de 17 de marzo de 2018), comprende exclusivamente el tramo entre Palencia y Nogales de Pisuergra.

La razón fundamental por la que el tramo entre Nogales de Pisuergra y Aguilar de Campoo no obtuvo DIA fueron los posibles riesgos hidrogeológicos del trazado propuesto. El órgano ambiental estimó necesario un estudio específico a fin de poder determinar los posibles efectos adversos para el medio ambiente de forma más concreta y exige realizar nuevamente la evaluación ambiental de dicho tramo.

En este contexto ADIF adjudica en abril de 2018 el contrato para la realización de un **Estudio Hidrogeológico** regional de amplitud suficiente como para conocer las relaciones entre los túneles y el entorno dentro del ámbito Alar del Rey-Aguilar de Campoo. Este estudio incluirá además el seguimiento de los dispositivos de monitorización que se instalen durante al menos un año con

anterioridad al inicio de las obras y realizará un seguimiento de la evolución de los niveles piezométricos y puntos de agua del entorno durante la ejecución de las obras.

Con fecha de mayo de 2019 ADIF dispone de un documento con la primera fase del Estudio Hidrogeológico y en octubre de 2019 se emite el primer informe de seguimiento, en el que se presentan los datos registrados entre febrero y julio de 2019 y se realiza una interpretación del funcionamiento hidrogeológico del ámbito y las repercusiones que la obra tiene sobre el mismo, actualizando el modelo hidrogeológico conceptual incluido en el Estudio Hidrogeológico inicialmente.

Como consecuencia de todo lo anterior, en junio de 2019 el Ministerio de Fomento modifica el encargo original con el objeto de incorporar el tramo Nogales de Pisuerga-Aguilar de Campoo al ahora denominado “Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Nogales de Pisuerga-Reinosa”.

Por otro lado, en 2018 Adif adjudica los Proyectos Básicos y de Construcción de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Palencia-Aguilar de Campoo para los tramos comprendidos entre Palencia y Nogales de Pisuerga: Palencia-Amusco (junio 2018), Amusco-Osorno (junio 2018), Osorno-Calahorra de Boedo (agosto 2018) y Calahorra de Boedo-Alar del Rey (junio 2018). En diciembre de 2019 Adif saca a licitación la obra de ejecución del proyecto de construcción de la plataforma del tramo Amusco-Osorno. Actualmente los proyectos constructivos de los tramos Palencia-Amusco, Osorno-Calahorra de Boedo y Calahorra de Boedo-Alar del Rey se encuentran en fase de redacción.

2.2. ANTECEDENTES TÉCNICOS

Para la redacción de este Estudio Informativo, se ha tenido en cuenta los siguientes documentos:

- Estudio Informativo del Proyecto de Línea de Alta Velocidad Venta de Baños-Santander. Tramo Alar del Rey-Santander. 2003.
- Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Palencia-Santander. Tramo Villaprovedo-Reinosa. 2010.
- Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Palencia-Alar del Rey. Marzo 2017.
- Resolución de 31 de enero de 2018, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Estudio informativo del proyecto de la línea de alta velocidad Palencia-Alar del Rey. (BOE nº 41 de 15 de febrero de 2018).
- Estudio de Alternativas de la Fase A del Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Aguilar de Campoo-Reinosa. Marzo 2018.
- Estudio y seguimiento hidrogeológico de los túneles del tramo Alar del Rey-Aguilar de Campoo de la Línea de Alta Velocidad Palencia-Santander. Mayo 2019.

- Proyecto de Construcción de Plataforma de la Línea de Alta Velocidad Palencia-Aguilar de Campoo. Tramo: Calahorra de Boedo-Alar del Rey”. Actualmente en fase de redacción.

3. ANÁLISIS DE LOS ESTUDIOS PREVIOS

A continuación, se describen las principales características y conclusiones de cada uno de los principales estudios previos, que abarcan diferentes tramos de la línea Palencia-Santander:

3.1. ESTUDIO INFORMATIVO: LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD PALENCIA-SANTANDER. TRAMO ALAR DEL REY-SANTANDER

En mayo de 2003 fue redactado el “Estudio Informativo del Proyecto de Línea de Alta Velocidad Palencia-Santander. Tramo Alar del Rey-Santander”.

Este estudio se desarrolló en dos fases consecutivas: una primera a escala 1:50.000 y una segunda a escala 1:25.000.

3.1.1. Alternativas estudiadas

La actuación fue dividida para su estudio en tres subtramos diferenciados debido a los diferentes condicionantes que conforman el ámbito estudiado:

- Alar del Rey-Reinosa
- Reinosa-Los Corrales de Buelna
- Los Corrales de Buelna-Santander

Dada su lejanía los tramos Reinosa-Los Corrales de Buelna-Santander no tienen incidencia en el tramo que se estudia en el presente documento.

Entre Alar del Rey y Reinosa se consideraron dos soluciones:

- ✓ **Acondicionamiento en Alta Velocidad. Variante de las Tuerces.** El trazado arranca en Alar del Rey, previéndose el acondicionamiento del corredor existente en Alta Velocidad y ancho internacional UIC hasta Reinosa, con un nuevo trazado en las proximidades del Espacio Protegido de las Tuerces, donde se previó una variante por el este con objeto de evitar afecciones.
- ✓ **Acondicionamiento de la vía actual en zonas localizadas.** Consistente en el acondicionamiento de la línea actual y la rectificación localizada en dos puntos del trazado existente.

3.1.2. Solución propuesta

La alternativa finalmente seleccionada es el **Acondicionamiento en Alta Velocidad. Variante de las Tuerces**. En este tramo se prevé el mantenimiento de la línea actual para canalizar los tráfico de mercancías y otros de carácter local.



Solución propuesta del EI de la LAV Alar del Rey - Santander.
Tramo Alar del Rey-Reinosa

3.1.3. Alegaciones presentadas durante el procedimiento de Información Pública y Audiencia

Tras el correspondiente proceso de Información Oficial y Pública, fue objeto de diversas observaciones por parte de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente, que deberán ser atendidas previamente a la emisión de la Declaración de Impacto Ambiental.

- Redactar un nuevo Estudio Informativo y un nuevo Estudio de Impacto Ambiental del subtramo Alar del Rey-Reinosa en el que se incluyan y consideren con especial atención alternativas que aprovechen el corredor de la nueva autovía A-67.
- Estudiar nuevas alternativas de trazado en el entorno de Aguilar de Campoo que discurran más próximas al núcleo urbano y a la mencionada autovía A-67.
- Iniciar con dicho Estudio Informativo un nuevo proceso de Audiencia e Información Pública en base a documentación gráfica de mayor detalle (escala 1/5.000).

Estas observaciones requieren el desarrollo de nuevas alternativas que aprovechen el corredor de la autovía A-67 y discurran más próximas a Aguilar de Campoo. Estas conclusiones obtenidas por el Ministerio de Medio Ambiente tras el proceso de Información Oficial y Pública exigieron la redacción de un nuevo Estudio Informativo y nuevo Estudio de impacto Ambiental en el subtramo Alar del Rey-Reinosa.

3.2. ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD PALENCIA-SANTANDER. TRAMO VILLAPROVEDO-REINOSA

El Ministerio de Fomento -Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras (Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias) encargó la redacción del “Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Palencia - Santander. Tramo: Villaprovedo - Reinosa” cuyos objetivos son:

- Abordar un nuevo estudio de alternativas de trazado en el tramo Villaprovedo-Alar del Rey a fin de alcanzar una solución que minimice la incidencia sobre intereses socioeconómicos del entorno de Herrera de Pisuergra. Se destacaban afecciones sobre el Canal de Castilla y a zonas de regadío próximas al mismo.
- Dar adecuada respuesta a las observaciones realizadas por el Ministerio de Medio Ambiente al “Estudio Informativo del Proyecto de Línea de Alta Velocidad Venta de Baños-Santander. Tramo: Alar del Rey-Santander” tras su correspondiente proceso de Información Oficial y Pública.
- Desarrollar una conexión funcional con la vía actual al sur de la localidad de Reinosa que permita la continuidad de la línea hacia Santander.

Este estudio se desarrolló en dos fases consecutivas: una primera, Fase A o estudio de Alternativas a escala 1:25.000 y una segunda a escala 1:5.000 con un mayor grado de detalle de las alternativas y la redacción del Estudio de Impacto Ambiental. Concluida la redacción la Dirección General de Ferrocarriles resolvió su aprobación provisional con fecha de marzo de 2010 para pasar a someter el estudio a Información Pública el 9 de abril de 2010.

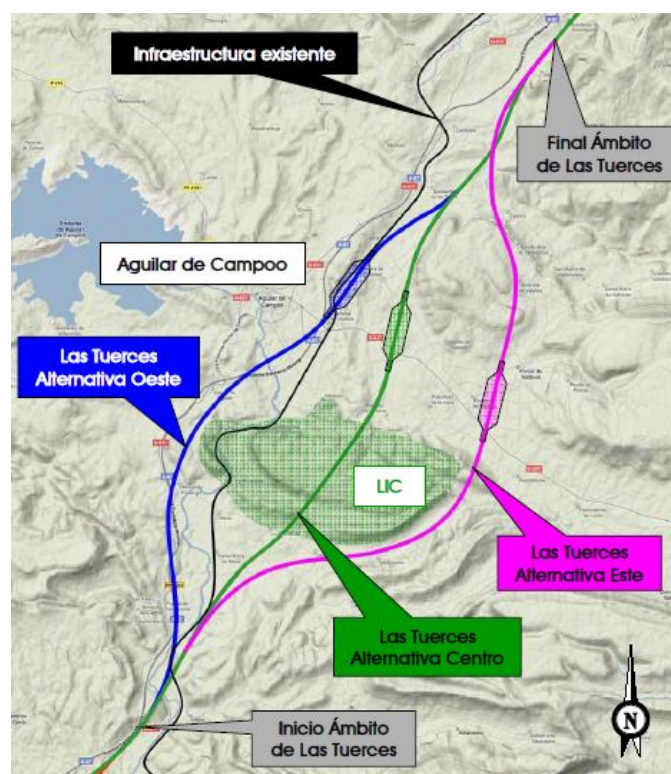
La velocidad de diseño de este Estudio Informativo es de 300 km/h y la sección tipo considerada es de vía doble electrificada con ancho de plataforma de 14,00 m y entre eje de 4,70 m, a excepción del tramo del túnel bitubo de Las Tuerces y la conexión final con la vía actual en el acceso a Reinosa, que se diseña en vía única.

3.2.1. Alternativas estudiadas

La actuación fue dividida para su estudio en tres ámbitos bien diferenciados: ámbito de Herrera de Pisuergra, ámbito de las Tuerces y ámbito de acceso a Reinosa:

- **Ámbito de Herrera de Pisuergra**
Dada su lejanía no tiene incidencia en el tramo que se estudia en el presente documento.
- **Ámbito de las Tuerces**
El estudio de alternativas en el ámbito del Espacio Natural Protegido de Las Tuerces, situado en las cercanías de la población de Aguilar de Campoo, contempla el desarrollo de tres variantes en la fase A escala 1:25.000, encontrándose éstas definidas por el corredor por el que discurre la traza en relación con el LIC de Las Tuerces:

- **Alternativa Este:** Esta variante se aleja del corredor definido por la autovía A-67 para bordear el LIC de Las Tuerces por su lado este sin producir sobre él afección alguna. Es la alternativa equivalente a la planteada en el Estudio Informativo Alar del Rey-Santander a su paso por el LIC Las Tuerces.
- **Alternativa Centro:** La característica más destacable de esta variante es su paso bajo el LIC de Las Tuerces a través de un túnel bitubo que evita la afección en superficie.
- **Alternativa Oeste:** Esta alternativa busca la proximidad a la autovía A-67 a su paso por Las Tuerces, discurrendo a escasa distancia de la población de Aguilar de Campoo por el lado oeste de dicho espacio natural. Su principal ventaja viene definida por el alto nivel de concentración de infraestructuras que, unido a la proximidad de su P.A.E.T. a la población de Aguilar de Campoo, generan en esta zona un alto grado de vertebración territorial.



Alternativas planteadas en Fase A para el ámbito de las Tuerces

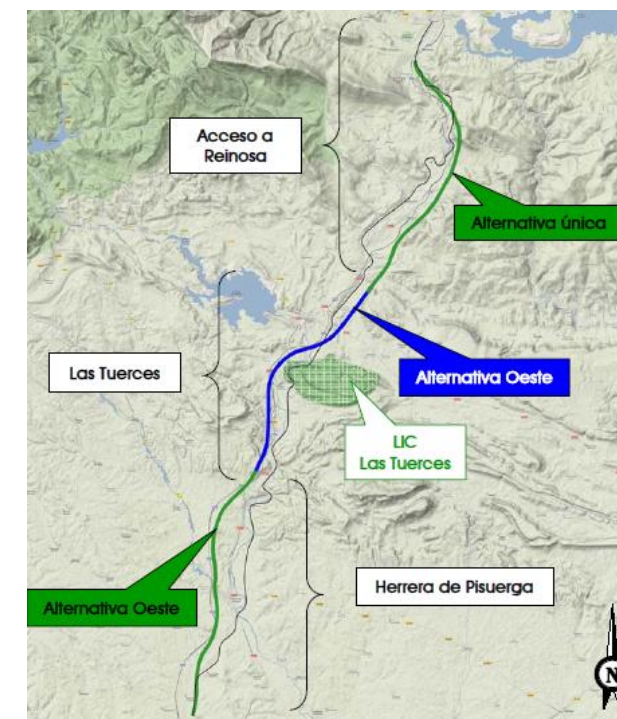
En la Fase B escala 1:5.000 se desarrollan tan sólo las alternativas Oeste y Centro concluyendo en su análisis multicriterio que es la Alternativa Oeste la óptima, pues se encuentra próxima a la infraestructura de la autovía A-67, y la ubicación del PAET próximo a Aguilar de Campoo es óptima.

- **Ámbito de Acceso a Reinosa**

Este tercer ámbito de estudio se caracteriza por el acceso de la nueva infraestructura ferroviaria a la localidad de Reinosa y su conexión con la vía actual. En él ha sido desarrollada una única alternativa que discurre por el lado este de la Autovía A-67.

3.2.2. Solución propuesta

La solución propuesta como conclusión final del análisis multicriterio efectuado para el Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Palencia-Santander Tramo Villaprovedo-Reinosa es una solución óptima global, en el que se selecciona la Alternativa Oeste en el Ámbito de Herrera de Pisuerga, seguida de la Alternativa oeste en el ámbito de las Tuerces, más la alternativa única planteada en el ámbito de Acceso a Reinosa.



Solución global propuesta en la fase B 1:5.000 del EI de la LAV Palencia-Santander. Tramo Villaprovedo-Reinosa

3.2.3. Alegaciones presentadas durante el procedimiento de Información Pública y Audiencia

El 6 de mayo de 2011 fue emitida contestación por parte del Ministerio de Medio Ambiente. En dicha contestación se solicitaba al Ministerio de Fomento la elaboración de la siguiente documentación adicional necesaria para poder realizar una correcta evaluación ambiental y formular la Declaración de Impacto Ambiental:

- ✓ Nueva alternativa en el Ámbito de Acceso a Reinosa basada en la adaptación del trazado de 2003 a las alternativas contempladas en el estudio de 2010.
- ✓ Posibles nuevos trazados en el Ámbito de Acceso a Reinosa que eviten el aislamiento de los núcleos urbanos entre dos grandes infraestructuras (Autovía A-67 y Línea de Alta Velocidad).
- ✓ Análisis ambiental de las alternativas requeridas, así como comparación entre ellas, teniendo en cuenta los aspectos indicados en el escrito.

Esta documentación adicional no fue remitida y quedó paralizado el proceso, con motivo del receso económico que sufrió el país.

3.3. ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD PALENCIA – ALAR DEL REY

En diciembre de 2015 se aprueba la redacción del Estudio Informativo y Documentación Ambiental de la línea Palencia-Alar del Rey basándose en las propuestas de los estudios y proyectos anteriores, para la creación de una línea de ferrocarril de altas prestaciones.

Este estudio se desarrolló en dos fases, en diciembre de 2016 se desarrolló la primera, fase A con escala 1:25.000 con una primera identificación de alternativas y propuesta de trazado para etapas posteriores del estudio. Posteriormente en marzo de 2017 se realiza una segunda fase o Fase B con escala 1:5.000 con un mayor grado de detalle de las alternativas y la redacción del Estudio de Impacto Ambiental. Concluida la redacción la Dirección General de Ferrocarriles resolvió su aprobación provisional para pasar a someter el estudio a Información Pública el 31 de marzo de 2017.

La velocidad de diseño de este Estudio Informativo es de 350 km/h a excepción del tramo del de Las Tuerces donde se reduce la velocidad a 310 km/h para evitar afecciones a los espacios protegidos. La sección tipo considerada es de vía doble electrificada con ancho de plataforma de 14,00 m y entre eje de 4,70 m, a excepción de las conexiones con la vía actual, que se diseñan en vía única.

3.3.1. Alternativas estudiadas

La actuación fue dividida para su estudio en dos ámbitos bien diferenciados: ámbito de Palencia-Herrera y ámbito de Herrera-Aguilar:

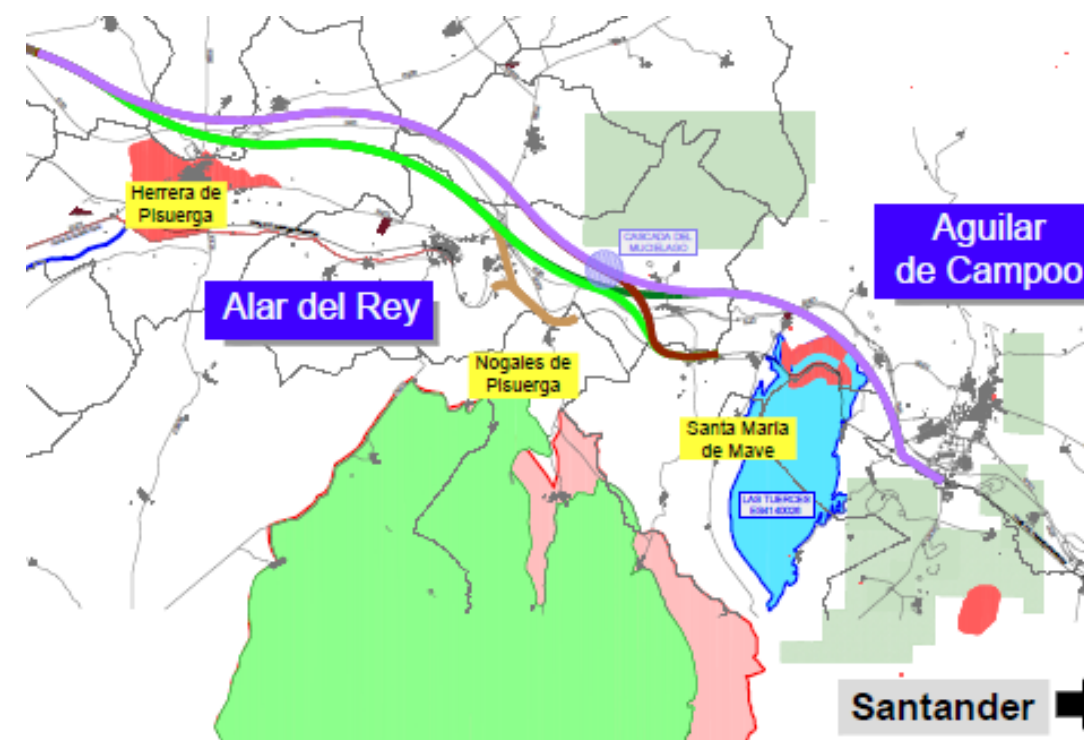
- **Ámbito Palencia-Herrera**

Comprende desde el eje del edificio de viajeros de la estación de Palencia (P.K. 0+000) hasta el PK 65+000. Dada su lejanía no tiene incidencia en el tramo que se estudia en el presente documento.

- **Ámbito Herrera-Aguilar**

El ámbito Herrera-Aguilar Arranca del P.K. 65+000, en el entorno de Herrera de Pisuerga, y finaliza en las conexiones con la línea convencional. Los puntos de posible conexión se localizan en el entorno de las localidades de Nogales de Pisuerga, Santa María de Mave y Aguilar de Campoo dando lugar a CINCO alternativas de trazado:

- Conexión Mave Este
- Conexión Aguilar Este.
- Conexión Mave Oeste
- Conexión Aguilar Oeste.
- Conexión Nogales



Alternativas planteadas en Fase B para el ámbito Herrera-Aguilar

3.3.2. Solución propuesta

El Estudio Informativo fue sometido a Información Pública, a efectos medioambientales y de la Ley del Sector Ferroviario, mediante anuncio en el BOE de 31 de marzo de 2017.

Tras el análisis de las alegaciones presentadas en el trámite de Información Pública del “Estudio Informativo del proyecto de la Línea de Alta Velocidad Palencia-Alar del Rey”, en el expediente de información pública y audiencia se concluyó que la alternativa seleccionada es la alternativa Monzón Oeste en el ámbito de Palencia-Herrera y Aguilar Este en el ámbito Herrera-Pisuerga.

3.3.3. Declaración de Impacto Ambiental del Estudio Informativo

Con fecha 15 de febrero de 2018 se publica en BOE la Resolución de 31 de enero de 2018, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del estudio informativo.

Para el ámbito Palencia-Herrera, la declaración de impacto ambiental establece que la alternativa Monzón-Oeste es la más favorable.

Para el ámbito Herrera-Aguilar, se define **Conexión Nogales** como la más favorable medioambientalmente. No se han tomado en consideración las otras cuatro alternativas planteadas en el estudio informativo para este ámbito (Mave Este, Mave Oeste, Aguilar Este y Aguilar Oeste) puesto que atraviesan en túnel una zona karstica, donde se prevé un impacto sobre la hidrogeología que, a consideración del órgano ambiental, no está evaluado con el suficiente nivel de detalle en el estudio de impacto ambiental. Debido a ello, la declaración de impacto ambiental descarta estas cuatro alternativas de la declaración al no quedar probada su viabilidad ambiental en el estudio.

Ello sin perjuicio de que se pueda plantear en el futuro un nuevo proyecto con base en alguna de las alternativas que ahora se descartan por la incertidumbre sobre sus efectos y aplicación del principio de precaución, si en el futuro llega a disponer de información suficientemente detallada para poder evaluar apropiadamente los efectos del proyecto sobre la hidrología subterránea y las masas de agua superficiales asociadas y permitir prevenirlos con la necesaria seguridad, sometiéndolo a una nueva evaluación de impacto ambiental.

3.4. ESTUDIO DE ALTERNATIVAS DE LA FASE A DEL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD AGUILAR DE CAMPOO-REINOSA. MARZO 2018

En noviembre de 2017 se aprueba la redacción del Estudio Informativo y documentación ambiental de la línea Aguilar-Reinosa basándose en las propuestas de los estudios y proyectos anteriores, para la creación de una línea de ferrocarril de altas prestaciones.

Este estudio se desarrolla en dos fases, siendo en marzo de 2018 cuando se finaliza la primera, fase A con escala 1:25.000, con una primera identificación de alternativas y propuestas de trazado para etapas posteriores del estudio.

La velocidad de diseño de este Estudio Informativo es de 250 km/h y la sección tipo considerada es de vía doble electrificada con ancho de plataforma de 14,00 m y entre eje de 4,70 m, a excepción de la conexión con la vía actual en el entorno de Reinosa y el ramal de Aguilar que se diseñan en vía única y con velocidades adaptadas al trazado de la vía actual.

3.5. ESTUDIO Y SEGUIMIENTO HIDROGEOLÓGICO DE LOS TÚNELES DEL TRAMO ALAR DEL REY-AGUILAR DE CAMPOO

En abril de 2018 ADIF adjudica el contrato de “Servicios para realización del estudio y seguimiento hidrogeológico de los túneles del Tramo Alar del Rey-Aguilar de Campoo. Línea De Alta Velocidad Palencia-Santander”, con motivo de la Resolución no favorable de la Declaración de Impacto Ambiental en el tramo comprendido entre Nogales de Pisuerga y Aguilar de Campoo, incluido en el Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Palencia-Alar del Rey.

El órgano ambiental estimó necesario un estudio específico a fin de poder determinar los posibles efectos adversos para el medio ambiente de forma más concreta y exigió realizar nuevamente la evaluación ambiental de dicho tramo.

El objetivo general del estudio es alcanzar el máximo grado de conocimiento posible sobre el funcionamiento del complejo sistema hidrogeológico atravesado por los túneles de la zona que es objeto.

Con fecha de mayo de 2019 se redactó un documento con la primera fase del estudio. El documento señalaba que se debe realizar el seguimiento de los dispositivos de monitorización que se instalen durante al menos un año con anterioridad al inicio de las obras y realizar un

seguimiento de la evolución de los niveles piezométricos y puntos de agua del entorno durante la ejecución de las obras.

En octubre de 2019 se emite el primer informe de seguimiento, en el que se presentan los datos registrados entre febrero y julio de 2019 y se realiza una interpretación del funcionamiento hidrogeológico del ámbito y las repercusiones que la obra tiene sobre el mismo, actualizando el modelo hidrogeológico conceptual incluido en el Estudio Hidrogeológico inicialmente.