

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

**9084** *Resolución de 25 de mayo de 2022, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Integración del ferrocarril en Valladolid».*

#### Antecedentes de hecho

Con fecha 2 de noviembre de 2021, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto «Integración del ferrocarril en Valladolid», remitida por la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), como promotor y órgano sustantivo.

#### Alcance de la evaluación

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor para el proyecto «Integración del ferrocarril en Valladolid» y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo analizados por el promotor, así como los efectos sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto. Se incluye, asimismo, en la evaluación el proceso de participación pública y consultas.

No comprende el ámbito de la evaluación de seguridad y salud en el trabajo, ni de seguridad ferroviaria, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos.

#### 1. Descripción y localización del proyecto

El tramo objeto de estudio se localiza en los términos municipales de Valladolid y Santovenia de Pisuerga, provincia de Valladolid, Comunidad Autónoma de Castilla y León. Tiene como objeto definir la nueva solución de la integración del ferrocarril en Valladolid con un ferrocarril en superficie entre los PP.KK. 244+217,7 y 257+090,1 (ambos referenciados al ancho ibérico).

El trazado, ubicado dentro de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid, suma una longitud de 12,87 km y una ocupación de 38.187,9 m<sup>2</sup>. Se ha tramificado en distintos ámbitos dentro del actual corredor ferroviario:

- Ámbito del canal de acceso Sur.

El tramo tiene su inicio a la altura del paso superior sobre la VA-30 y se extiende hasta la curva de entrada a la estación. La disposición final del corredor será de dos vías UIC y una vía única en ancho ibérico hasta la entrada de la estación. La otra vía en ancho ibérico que se encuentra en el acceso sur quedará en desuso al trasladar las instalaciones existentes a las que da acceso (Redalsa y Esperanza), fuera del ámbito de actuación.

- Ámbito de la Estación.

La previsión de una migración de tráfico de ancho ibérico a ancho estándar propicia la remodelación de la playa de vías en ancho estándar. En la actualidad, la explotación de la Alta Velocidad se gestiona con 3 vías, sin embargo, debido al aumento de tráfico al norte de España, hacen necesaria su ampliación hasta las 5 vías de ancho estándar.

– Ámbito del canal de acceso Norte.

Se proyecta la duplicación de vía de ancho estándar hasta el Nudo Norte, para ello será necesario construir una nueva estructura en vía única a fin de salvar el río Esgueva.

Se contempla la demolición del andén lado oeste del apeadero de Valladolid Universidad, así como la reconfiguración de las vías en ancho ibérico del apartadero existente en Tres Hermanos. En este punto, la vía en ancho estándar se desplazará y ocupará la vía actual en ancho ibérico. El desvío de tráfico de mercancías por la Variante Este permitirá ocupar las tres vías existentes en Tres Hermanos y, por tanto, la vía general convencional adoptará una de ellas.

La configuración proyectada se adaptará la conexión a los talleres colocando un aparato mixto, permitiendo el encaminamiento de las composiciones de ancho estándar a través de un ramal de vía única y tres hilos existentes en la actualidad.

Los trabajos principales por acometer van a ser el montaje de vía, por lo que no habrá movimientos significativos de tierra, se adecuará la plataforma, a nivel capa de forma, subbalasto y balasto. Los trabajos se realizarán o bien sobre las vías existentes o muy próximos. En la alternativa 2, se modifican aspectos de la catenaria, reubican postes y se desplaza para adaptarla al nuevo posicionamiento. También se van a modificar las instalaciones de seguridad y comunicaciones existentes.

## 2. Tramitación del procedimiento

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la Subdirección General de Planificación Ferroviaria sometió a información pública el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental (en adelante EsIA) del proyecto «Integración del ferrocarril en Valladolid» mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado», publicado con fecha 17 de abril de 2021. Simultáneamente, con fecha 16 de abril de 2021, fueron consultadas las Administraciones Públicas afectadas y personas interesadas, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 37 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

Las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas consultadas, y las contestaciones emitidas, así como las alegaciones recibidas en plazo en el período de información pública se recogen en el Anexo I de la presente resolución.

Con fecha 2 de noviembre de 2021, se recibe en este órgano ambiental el expediente completo, formado por el estudio informativo, EsIA y sus correspondientes apéndices, así como el expediente de información pública.

## 3. Análisis técnico del expediente

### a. Análisis de alternativas.

El promotor descarta la alternativa 0 por no adaptarse a los requerimientos funcionales y a la legislación vigente puesto que no garantiza la compatibilidad con el resto de las actuaciones que se están desarrollando y plantea dos alternativas compatibles con el actual convenio firmado el 20 de noviembre de 2017, en el que se aprobó una nueva imagen para la integración urbana del ferrocarril, permeable sin soterramiento.

La alternativa 1 no contempla cambios en la configuración actual de vías, sino una adecuación al cumplimiento a la legislación vigente como consecuencia del cambio en la explotación actual, motivada por el aumento considerable de la capacidad operativa con las estimaciones de tráfico en el horizonte de 2035.

La alternativa 2 contempla modificaciones en la configuración de las vías, buscando mejorar la explotación ferroviaria a fin de dar respuesta al mencionado aumento de la capacidad operativa en el horizonte de 2035.

Tras analizar los impactos de las alternativas, el promotor concluye que, aunque todas las alternativas son viables ambientalmente, se considera más favorable, durante la fase de construcción, la alternativa 1 pero con diferencias poco significativas respecto a la 2. Sin embargo, la alternativa 2 resulta más ventajosa al presentar menor impacto acústico, así como una mejor integración de la infraestructura en el entramado urbano. En la Alternativa 2, la vía izquierda de ancho UIC se duplica por la margen izquierda, dentro del corredor ferroviario existente, e implica la ampliación de dos pasos inferiores existentes, estructuras E-1 y E-2, y una nueva estructura sobre el río Esgueva E-3, en el punto de cruce con el ferrocarril.

El trazado actual del ferrocarril intercepta el cauce en torno al p.k. 250+400 mediante un puente de tres ojos con arcos rebajados que tiene un vano total de 30,38 m, soportados sobre grandes machones de sillería. La nueva estructura tendrá un vano de 38,80 m; mayor a la sección hidráulica existente aguas arriba, por tanto, la máxima crecida ordinaria que circula por el cauce no verá disminuida su sección de desagüe. El vano y la tipología implantada para la estructura E-3 ha venido condicionada para evitar disminuir la sección hidráulica aguas abajo y para que la puesta en obra pueda realizarse sin afectar al cauce, de forma que se minimicen los impactos ambientales. De esta forma se busca poder realizarla desde la zona disponible en las proximidades de la vía, esto es desde arriba. Se ha reservado un espacio (instalación auxiliar) que permita ejecutar la estructura y colocarla posteriormente mediante una estructura metálica.

El promotor selecciona la alternativa 2 como la solución óptima, atendiendo a criterios funcionales, medioambientales y económicos.

Del análisis de las alegaciones particulares presentadas, se deriva que se cuestiona la viabilidad de la solución, indicando que se incorpore al estudio informativo las soluciones de permeabilidad y pasos inferiores recogidos en el convenio del año 2017, y que además se estudie la solución del soterramiento. Asimismo, se solicita implantar un servicio ferroviario de cercanías, la paralización de la construcción de los pasos inferiores, y la no afección al apeadero de la Universidad. Se destaca que el promotor indica que seguirá profundizando durante la elaboración de los proyectos constructivos en una mejor inserción de la actuación en el entorno, teniéndose en consideración todas las recomendaciones indicadas tras el proceso de información pública.

b. Tratamiento de los principales impactos del proyecto.

- Suelo, subsuelo, geodiversidad.

Del EsIA se deducen como principales impactos la afección al modelado del terreno como consecuencia de la ocupación del espacio y de los movimientos de tierras derivados de la actuación, la permanencia de las zonas de ocupación permanente, la destrucción de suelo y el incremento de procesos erosivos.

Durante la fase de construcción, la alteración de la geomorfología se producirá como consecuencia de los movimientos de tierras necesarios para ejecutar el trazado de la nueva infraestructura. El promotor ha estimado los siguientes volúmenes de movimientos de tierras (excavaciones y rellenos) para la alternativa seleccionada:

- Material necesario para compensar el saneo y necesidades de terraplén: 25.121,2 m<sup>3</sup>, de los cuales, aplicando los coeficientes de paso y esponjamiento y, teniendo en cuenta que el material aprovechable es el perteneciente al del cuaternario, se reutiliza un total de 20.341,04 m<sup>3</sup> del material de la excavación.
- Material a vertedero: sumado el volumen de la parte ferroviaria y el volumen de las cimentaciones de las pantallas, se obtiene un total de 116.484,80 m<sup>3</sup> a vertedero.
- Necesidades de material externo: Capa de forma 23.260,6 m<sup>3</sup>, Subbalasto 14.867 m<sup>3</sup>, Balasto 23.399,4 m<sup>3</sup>. Todo este volumen procederá de canteras.

El promotor considera que los movimientos de tierras no son elevados y, por tanto, el volumen de tierras a vertedero se podrá gestionar sin ser necesario abrir nuevas zonas de vertido para el depósito de tierras excedentarias, calificando el impacto sobre el

modelado del terreno durante la fase de construcción como compatible. Asimismo, dada la naturaleza de las actuaciones, se prevé que el volumen de material necesario para la ejecución de las mismas proceda de canteras y graveras en explotación, sin ser necesaria la apertura de nuevas zonas de préstamo.

Las soluciones viables que se proponen son las siguientes:

1. Reutilización del material en la propia obra (cuándo lo permita la calidad de los materiales)
2. Relleno de áreas extractivas con planes de restauración aprobados (el promotor ha contactado con graveras y plantas de áridos que admiten tierras y pueden acoger los 116.484,80 m<sup>3</sup> excedentes)
3. Gestión a través de gestores autorizados (la Junta de Castilla León cuenta con un Listado de Gestores Autorizados de residuos)
4. Relleno de espacios degradados (a confirmar durante el proyecto constructivo). El promotor propone en el EsIA rellenar medio metro de zonas degradadas en la propia obra, zonas de instalaciones auxiliares propuestas fuera del corredor ferroviario.

Entre las medidas preventivas y correctoras, se encuentra la programación de los movimientos de tierra, jalonamiento de las superficies de ocupación, control de movimientos de tierras y acondicionamiento de las nuevas formas de relieve.

El EsIA destaca que el acceso a los tajos de obra se realizará, siempre que sea posible, a través de la propia traza y mediante viales existentes, evitando la apertura de nuevos accesos. Para ello, el proyecto constructivo realizará un análisis de los caminos existentes para su adecuación. Si se abren nuevos accesos se tratará de que coincidan con los de mantenimiento de la infraestructura.

Según informe del Servicio de Residuos y suelos contaminados de la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental, el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados, en su artículo 3 indica que los titulares de las actividades relacionadas en el anexo I, están obligados a remitir al órgano competente de la Comunidad Autónoma correspondiente, un informe preliminar de situación para cada uno de los suelos en los que se desarrolla dicha actividad. Además, se establecen los diferentes informes de situación que se deben presentar y quien es el que está obligado a hacerlo. El promotor responde que tras los trabajos de caracterización de suelos en diversas zonas del Taller Central de Reparaciones y la zona de suministro de combustibles de la estación de Valladolid, se concluye que la zona de actuación se localiza fuera de las zonas afectadas. Como medida preventiva propone realizar una campaña de caracterización del suelo y como medida correctora, en su caso, un proyecto de remediación del suelo previamente a la ejecución de las obras.

– Agua.

El trazado proyectado se enclava en la cuenca hidrográfica del Duero. Se localiza muy próximo al río Pisuerga, sin llegar a cruzarlo, aunque sí atraviesa un afluente del mismo, el río Esgueva (p.k. 250+400). Para la duplicación de la vía es necesario proyectar un nuevo puente sobre el río Esgueva. Del EsIA se deduce, como principal impacto en fase de obras, el riesgo de contaminación de los cauces.

El EsIA incorpora medidas preventivas y correctoras destinadas a minimizar el riesgo de contaminación de las aguas, además de medidas específicas de protección de los cauces, tales como la instalación de barreras de retención de sedimentos en el entorno del cruce del ferrocarril con el río Esgueva donde se va a ejecutar la estructura E-3 para permitir el paso de la nueva vía de ancho estándar, balsas de decantación, puntos de limpieza de canaletas de hormigoneras, pasos provisionales sobre cauces, etc.

La contaminación de acuíferos en fase de construcción también puede producirse como consecuencia de la infiltración de sustancias tóxicas empleadas en la obra (grasas,

hidrocarburos, etc.). En este caso las alternativas discurren sobre las masas subterráneas ES020MSBT000400067 «Terciario Detrítico Bajo Los Páramos», ES020MSBT000400039 «Aluvial del Duero: Aranda-Tordesillas» y ES020MSBT000400020, «Aluviales del Pisuerga-Arlanzón (Aluviales del Pisuerga-Carrión y del Arlanza-Arlanzón)» y sobre una zona vulnerable por contaminación de nitratos denominada «Los Torozos». El promotor concluye que, debido a que las excavaciones a desarrollar son de escasa entidad y que se aplicarán las correspondientes medidas con fin de minimizar el riesgo, el impacto sobre la hidrogeología por riesgo de contaminación de acuíferos por vertidos accidentales será compatible. Entre estas medidas el EsIA propone realizar un análisis de la posible afección a pozos, manantiales o cualquier otro punto de agua, tanto en lo relativo a la cantidad como a la calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

El promotor considera nulo el impacto sobre las modificaciones del drenaje superficial por encauzamientos y desvíos de cauces, ya que en el proyecto no se prevén encauzamientos en ninguna de las alternativas propuestas. La tipología propuesta de la nueva estructura sobre el río Esgueva permitirá que la máxima crecida ordinaria no vea disminuida su sección de drenaje.

A causa de la posible alteración geomorfológica producida a lo largo del trazado durante las obras, se puede provocar en la fase de explotación un impacto por efecto barrera, riesgo de inundaciones por represamiento de los cauces interceptados y alteración permanente del drenaje superficial. El EsIA considera el impacto como compatible basándose en el estudio hidrológico aportado donde se realiza un estudio de inundabilidad del río Esgueva basado en la información disponible del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables y tomando los caudales de la aplicación CAUMAX.

La Confederación Hidrográfica del Duero en su informe de 15 de junio de 2021 considera que no se agravarán las posibles inundaciones en las inmediaciones del nuevo puente, ni sus efectos.

En cuanto a los impactos del proyecto sobre la hidromorfología, el EsIA únicamente identifica posibles impactos en la fase de explotación. El incremento de la sombra que supondrá la nueva estructura en el entorno del cauce podrá limitar la tipología de vegetación de ribera. Sin embargo, a partir del resultado del análisis para el índice de calidad de ribera (QBR) en el punto de cruce de las alternativas con el río Esgueva, se concluye que debido a la degradación extrema y calidad pésima que presenta, el posible impacto sería compatible. Una vez finalizadas las obras se restaurará, en la medida de lo posible, el perfil original de los ríos, minimizando la afección a la vegetación de ribera y a la fauna asociada a la misma, y garantizando la estabilidad de sus márgenes. Se revegetará con especies autóctonas en la totalidad de las superficies afectadas por las obras, respetando los condicionantes de las franjas de servidumbre.

– Aire, factores climáticos y cambio climático.

En fase de construcción, las zonas más sensibles de sufrir impacto serán las urbanas por lo que el promotor, con objeto de paliar los impactos sobre la calidad del aire, propone una serie de medidas preventivas en la fase de obras con el fin de reducir las concentraciones de partículas y contaminantes dentro de los límites establecidos en la legislación vigente (cubrición de los camiones de transporte, riego de superficies, limitación de la velocidad en zona de obra, selección adecuada de la ubicación para las zonas de acopio de materiales, instalación de zonas de lavado de ruedas, revegetación temprana, cumplimiento de condiciones técnicas de vehículos y maquinaria pesada, etc.).

En fase de explotación, no se producen emisiones generadas por la circulación de los trenes, considerado el impacto como beneficioso. Se ha calculado la huella de carbono mediante una estimación de las emisiones de acuerdo con la futura demanda de tráfico atendiendo al informe técnico del CEDEX «Recomendaciones para la estimación de las emisiones de GEI en la evaluación ambiental de planes y proyectos». Los valores resultantes han sido de 3.896 T CO<sub>2</sub>e/año para el año 2035 frente a los 8.253 T CO<sub>2</sub>e/año en la actualidad, considerando el impacto como favorable, ya que gracias al desvío del tráfico de

mercancías por la Variante Este se contribuirá a la mejora de la calidad del aire en el ámbito urbano.

- Flora y vegetación y hábitats de interés comunitario (HIC).

La vegetación actual en el ámbito de estudio se encuentra profundamente alterada debido al carácter eminentemente urbano.

En el EsIA se referencian las diferentes teselas de Hábitats de Interés Comunitario (HIC) afectadas por el proyecto. El único HIC cercano al entorno de la actuación será el 92A0 Bosques de galería de *Salix alba* y *Populus alba*, localizado a 20 metros del proyecto y, por tanto, sin afección directa.

El EsIA establece que los principales impactos sobre la vegetación se producirán en la fase de construcción debido a las actuaciones de despeje y desbroce, creación de caminos auxiliares de obra, instalaciones de obra, etc. La valoración de estos impactos respecto a la alternativa seleccionada se considera prácticamente inexistente debido a que la actuación se desarrolla en el núcleo urbano de Valladolid y casi completamente, dentro del dominio público ferroviario actual. No obstante, según indica el promotor, se eliminará algún ejemplar arbustivo o arbóreo asociado al límite de la plataforma dentro del dominio público ferroviario.

Con objeto de minimizar los impactos sobre la vegetación, el promotor propone una serie de medidas preventivas y correctoras entre las que se destacan la elaboración de un plan de prevención y extinción de incendios, elaboración de un inventario de arbolado y vegetación de interés, prospección sobre el terreno previa a las obras, jalonamientos, restricciones de desbroce y protecciones específicas de vegetación y medidas destinadas a minimizar la propagación y erradicar especies invasoras.

- Fauna.

El EsIA destaca por un lado la destrucción de hábitats faunísticos y los cambios en el comportamiento de las comunidades faunísticas producidas en la fase de obras, y por otro lado la afección a la fauna protegida, la colisión y atropello de aves y quirópteros, el efecto barrera y las molestias por ruido en la fase de explotación.

Los principales grupos faunísticos y las especies más sensibles que podrían verse afectadas por el proyecto son aves rapaces como el águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*) y milano real (*Milvus milvus*), aves esteparias como el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), sisón común (*Tetrax tetrax*) y quirópteros como el murciélago ratonero mediano (*Myotis blythii*), murciélago ratonero grande (*Myotis myotis*) y murciélago grande de herradura (*Rhinolophus ferrumequinum*).

Respecto a los impactos en la fase de construcción, las actividades de obra generarán emisiones de ruido y partículas que pueden provocar la huida de las especies del entorno, pudiendo ocasionar en casos extremos el fracaso reproductivo si coinciden con las épocas más sensibles para la fauna, en particular las de cría y nidificación. El promotor considera el impacto como compatible puesto que destaca que el ámbito de estudio es urbano y presenta altos niveles de ruido de manera continuada, por lo que las especies de aves que habitan están acostumbradas a esas condiciones. El EsIA indica que se delimitarán las zonas de trabajo con el fin de que se ocupen únicamente los terrenos estrictamente necesarios, instalando cerramientos de obra en las zonas de instalaciones auxiliares.

En cuanto a la explotación, destaca que el proyecto se realiza sobre una infraestructura existente sobre un terreno antrópico, por lo que el impacto sobre especies como el águila imperial ibérica y milano real se considera compatible al no afectarse directamente a las mismas ni a las zonas de reproducción. Respecto al aguilucho cenizo y al sisón común, en el tramo norte de la zona de estudio se localizan hábitats compatibles con ambas especies. En el EsIA se incorporan medidas tales como la realización de un cronograma, evitando las obras especialmente ruidosas durante la época de reproducción de las especies sensibles probables en las zonas de estudio y

cuya presencia se haya confirmado en las prospecciones de fauna realizadas previamente.

El promotor indica que las principales causas de mortalidad ligadas a líneas de ferrocarril son las colisiones y atropellos con los trenes en movimiento. En este caso se ha de tener en cuenta tanto el carácter antrópico del ámbito de estudio como el cambio en la explotación actual (aumento de la capacidad operativa con las estimaciones de tráfico en el horizonte de 2035). Aun con las mencionadas previsiones, al desarrollarse casi por completo en terreno urbano, a excepción del tramo final en el Canal Norte cercano al río Pisuerga, el impacto por colisión se considera compatible.

Las medidas establecidas en el EsIA para mitigar dicho efecto serán de especial aplicación en las zonas menos urbanas del ámbito de estudio, es decir, a partir de la zona del Canal Norte. Para este tramo se sugiere estudiar en fase de proyecto constructivo y previa realización de una prospección faunística, la idoneidad de situar chapas señalizadoras anticolidión.

- Espacios naturales protegidos, Red Natura 2000.

El ámbito seleccionado para la implantación de la integración del ferrocarril en Valladolid se encuentra fuera de cualquier espacio natural protegido de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, conforme a la Ley 4/2015, de 24 de marzo, del Patrimonio Natural de Castilla y León.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid informa que no existe coincidencia geográfica del proyecto con la Red Natura 2000, ni con otros aspectos medioambientales.

- Paisaje.

Para evaluar los impactos sobre el paisaje, hay que tener en cuenta que se trata de una actuación dentro del corredor ferroviario existente, por lo que las actuaciones descritas no supondrán ninguna variación importante en cuanto a la morfología del entorno por donde discurre la línea ferroviaria.

El EsIA recoge una serie de medidas de integración paisajística de carácter genérico, entendidas como pautas a seguir en los posteriores proyectos constructivos: restauración vegetal, restauración de topografía alterada y de las áreas de ocupación temporal, diseño y remodelación de taludes, revegetaciones e hidrosiembras, así como el mantenimiento de la vegetación implantada y zonas restauradas. Según el promotor no será necesario completar con medidas adicionales.

En este sentido, en el informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid, se indica que el desarrollo del plan no provoca afecciones significativas sobre el paisaje.

- Población y salud humana.

El tramo objeto de estudio se proyecta en los términos municipales de Valladolid y Santovenia de Pisuerga.

Durante la construcción, se pueden producir molestias a la población por las alteraciones en el tráfico durante las obras, el incremento de los niveles de ruido, polvo en suspensión, incremento de la contaminación y sonoro a causa de la maquinaria. Asimismo, como consecuencia del aumento del tráfico, se producirán molestias temporales en las vías que discurren en torno al proyecto.

El Estudio de Ruido evalúa tanto la situación acústica actual como la futura en relación con los objetivos de calidad acústica fijados por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio por el que se modifica 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.

El estudio muestra que, teniendo en cuenta los niveles sonoros generados por la fuente ferroviaria objeto de estudio, la alternativa seleccionada supera (si incluye el

tráfico de mercancías y viajeros) en algunos puntos los objetivos de calidad acústica en edificaciones de uso residencial y sanitario. En concreto existen 198 edificios residenciales que no los cumplen durante el periodo noche [superaciones de más de 12 dB (A)], mientras que para los periodos día y tarde se obtienen un total de 8 y 9 edificios residenciales afectados, respectivamente, con rebases máximos de 4dB (A) en ambos periodos. Asimismo, se superan los objetivos de calidad acústica en dos edificios de tipo sanitario en periodo noche, con una superación máxima de 13 dB(A). Mientras que para el periodo día se identifica 1 edificio de tipo sanitario con superación de 4 dB (A), para el periodo tarde, además del edificio sanitario mencionado, se identifica un edificio de tipo educativo con superaciones de 5 y 1 dB (A) respectivamente.

Por ello se establece como medida correctora la instalación de tres pantallas acústicas (dos de ellas de hormigón y una metálica) en el margen izquierdo de la actuación.

#### Localización pantallas acústicas

Pantalla	Altura (m)	Longitud (m)	Margen	X_INI	Y_INI	X_FIN	Y_FIN
1	3,50	84	Izquierdo.	354646	4608200	354672	4608270
2	4,50	182	Izquierdo.	354971	4609170	354914	4609000
3	4,50	184	Izquierdo.	355455	4610620	355397	4610450

Analizados los niveles sonoros producidos por la infraestructura objeto de estudio, teniendo en cuenta las principales fuentes viarias, una vez definidas las pantallas acústicas y considerando la desviación del tráfico de mercancías por la Variante Este, se concluye que no existirá superación de los niveles acústicos en ninguna de las alternativas propuestas. No obstante, se incluirá un estudio acústico más detallado en el proyecto constructivo.

Por otro lado, el promotor presenta un Estudio en el que evalúa la afección vibratoria que generará la actuación en función de los objetivos fijados 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. La principal conclusión es que, con el paso del material rodante más desfavorable para la máxima velocidad prevista en cada localización, se espera que se superen los niveles normativos en algunos de los receptores analizados. Por ello, se considera la necesidad de implantar medidas correctoras (mantas anti-vibratorias de poliuretano de entre 25 y 35 mm de tipo celda cerrada o de similares características mecánicas) en tres zonas: PP.KK 176+420 a 176+590, 177+920 a 178+230 y 181+860 a 182+150.

En la fase de explotación, el promotor considera que la optimización de la infraestructura ferroviaria favorecerá la ejecución de actuaciones externas relacionadas con la transformación de la red arterial ferroviaria de Valladolid, disminuyendo el efecto barrera existente en la actualidad. Asimismo, la mejora de la línea férrea incidirá positivamente en los tiempos de transporte del tramo Madrid-Valladolid, así como una mejora en las conexiones con el Norte/Noroeste de España.

El promotor establece que, antes de la puesta en funcionamiento se debe aprobar el Plan de Emergencia en el que se valoren las situaciones de riesgo y las medidas en caso de accidente.

La Agencia de Protección Civil en su informe de 7 de mayo de 2021, concluye que ninguna de las actuaciones que se planifiquen, ni los diferentes usos que se asignen al suelo deberán incrementar el riesgo hacia la población y en el caso de que las actuaciones derivadas pudiesen potencialmente aumentar dicho riesgo, se deberá realizar un análisis previo indicando el grado de afección, así como sus correspondientes medidas.



La Dirección General de Salud Pública en su informe emitido con fecha de 4 de mayo de 2021 establece su conformidad siempre que se cumplan las medidas preventivas y correctoras establecidas por el promotor.

El Consejo Asesor del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana destaca que el promotor no incluye ningún estudio de rentabilidad ni de seguridad y resiliencia.

- Bienes materiales, patrimonio cultural y vías pecuarias.

El EsIA incluye en su Apéndice 5 un Estudio de Patrimonio Cultural, en el que informa que de los resultados obtenidos del estudio arqueológico se deriva que no se han documentado en superficie ningún hallazgo.

En la prospección arqueológica, se proponen medidas correctoras para los elementos documentados, prohibiendo el tránsito de maquinaria pesada y los acopios de materiales y bandas de proyección de 50 m por cada elemento identificado. Además, se indica que en la fase de construcción se deberá realizar un Control y Seguimiento Arqueológico. La aparición durante la fase de Control y Seguimiento Arqueológico de la obra de cualquier evidencia arqueológica de la que no se tenga constancia hasta la fecha, será objeto de comunicación inmediata a la Dirección General de Patrimonio Cultural, que adoptará las medidas cautelares oportunas.

La Dirección General de Patrimonio Cultural concluye que las medidas propuestas por el promotor son proporcionales al impacto previsto.

La Dirección de Patrimonio y Urbanismo de ADIF expone que se debe revisar la distancia entre la nueva infraestructura y el inmueble protegido «Depósito de Locomotoras de Valladolid» en su parte norte. Asimismo, señala que el trazado proyectado afecta a cuatro elementos del conjunto IND 001 de Catálogo con grado de protección PES (Protección de Elementos Singulares): el arco de ladrillo, la marquesina, la pasarela y caseta del guarda y la báscula.

En cuanto a las afecciones sobre las vías pecuarias, el promotor indica que, según la información del IDE (Infraestructura de Datos Espaciales) de la Junta de Castilla y León, y los datos disponibles en los Ayuntamientos de Valladolid y de Santovenia de Pisuegra, las alternativas analizadas interceptan varias de ellas. Concretamente en el municipio de Valladolid: Vereda de Madrid, Cordel de las Merinas o de las Arcas Reales, Cañada Real Leonesa Occidental, ramal Rioseco-Tudela (Cañada Real Soriana o Merinera), Vereda de Fuente Amarga al Páramo del Perdigón, Vereda de Los Santos, Vereda de Palomares, Cañada Real de las Merinas. Mientras que en el municipio de Santovenia de Pisuegra: Vereda del Prado, Vereda de la Aguilera, Vereda de San Cristóbal.

Los posibles impactos se producirán únicamente en la fase de construcción, como consecuencia de su afección directa derivada de las actuaciones de la obra. El promotor considera el impacto como compatible puesto que no será necesario reponer ninguna vía pecuaria por la afección de las actuaciones y no supondrá cambios respecto a la situación actual en los puntos de cruce con el ferrocarril.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid concluye que, aunque el EsIA señala que no será necesaria la reposición de ninguna vía pecuaria por afección directa, se deberán solventar las deficiencias heredadas, considerándose que la integración del ferrocarril en Valladolid no ocasionará afecciones a las vías pecuarias mencionadas siempre y cuando se garantice la continuidad de su trazado y se mantenga la integridad superficial, así como el tránsito ganadero y los demás usos compatibles y complementarios recogidos en la Ley 3/1995 de vías pecuarias.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid expone que conforme a lo dispuesto en la Ley 3/1995, de 23 de marzo de Vías Pecuarias y la Ley 4/2015, de 24 de marzo del Patrimonio Natural de Castilla y León, se deberá asegurar la integridad superficial de la vía pecuaria, la idoneidad de los itinerarios y la continuidad de los trazados junto con la del tránsito ganadero, así como los demás usos compatibles y complementarios.

– Efectos sinérgicos y acumulativos.

De acuerdo con el apartado de análisis de impactos sinérgicos del EsIA, se expone que, el tramo objeto de actuación atraviesa el entramado urbano de Valladolid, desde el cruce con la carretera de circunvalación VA-30 al sur de la ciudad hasta volver a cruzarse con la misma al noreste. Asimismo, el promotor concluye que el posible efecto sinérgico entre ambas infraestructuras no será significativo puesto que se localiza alejada de la actuación en estudio.

Señala que el traslado del tráfico de mercancías supondrá una mejora en el entorno del corredor ferroviario, mejorando la calidad acústica respecto a la situación actual.

Las demás vías del ámbito del estudio (A-601 y N-601) no han sido tenidas en cuenta para valorar su posible efecto sinérgico debido a que tienen trazados perpendiculares al ferrocarril, mientras que el resto de las vías cercanas al ámbito tampoco se les ha considerado importantes ya que no tienen cerramientos ni tráfico denso. Por último, el promotor destaca que el cerramiento que actualmente tiene la línea ferroviaria será repuesto tras la ejecución del proyecto.

Analizado el posible efecto sinérgico de la actuación desde el punto de vista de la permeabilidad de la fauna, se considera que no se produce ningún cambio respecto a la situación actual ya que las actuaciones se desarrollarán sobre la actual infraestructura ferroviaria, localizada en un ámbito mayoritariamente urbano.

c. Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto.

En el EsIA se analiza la vulnerabilidad del proyecto frente a riesgos de accidentes graves o catástrofes derivados de los riesgos naturales, antrópicos, tecnológicos y los generados por el proyecto.

Los riesgos naturales analizados son aquellos derivados de su ocurrencia con inundaciones, fenómenos meteorológicos adversos (lluvias torrenciales, nevadas, vientos), incendios, fenómenos sísmicos y geológico-geotécnicos.

El promotor indica que el proyecto se localiza en un área en la que no se han registrado riesgos naturales meteorológicos significativos, señalando que las lluvias torrenciales no representan una amenaza puesto que no se presentan con frecuencia.

El nivel de riesgo de inundación se considera medio en las dos alternativas planteadas. Ambas atraviesan amplias zonas con peligro de inundación sobre los cauces del río Pisuerga y del río Esgueva, sin embargo, puesto que se desarrollan sobre el corredor ferroviario de la actual infraestructura ferroviaria, cuyo diseño considera el riesgo de inundación, este efecto no será relevante en el presente estudio.

Al no producirse impactos significativos derivados de inundaciones en la zona de actuación, no se precisa establecer medidas adicionales.

Respecto al riesgo de incendio forestal, el promotor señala que el ámbito de estudio no requiere de medidas complementarias a las ya existentes dentro del municipio en relación a este tipo de accidentes puesto que considera el riesgo bajo. También los riesgos de carácter geológico-geotécnico se consideran bajos.

Por otro lado, el EsIA analiza los riesgos derivados de accidentes graves, producidos por errores y fallos humanos y/o de componentes y equipos, ya sean por acción u omisión, que desencadenen una secuencia accidental. El documento concluye que los elementos del proyecto no son vulnerables frente a accidentes en fase de obra que pudieran agravar sus efectos ambientales y por tanto se valoran como compatibles para las dos alternativas propuestas.

En fase de explotación, el documento descarta el riesgo derivado de accidentes con mercancías peligrosas ya que el proyecto no soportará ningún tipo de tráfico de mercancías.

El promotor considera que, una vez aplicadas las medidas correspondientes, los impactos residuales asociados a la vulnerabilidad del proyecto frente a accidentes graves y catástrofes serán compatibles.

En todo caso y al igual que los aspectos técnicos del proyecto, como el propio diseño de este, la vulnerabilidad del proyecto (en base al análisis realizado por el promotor) es un factor más a considerar en la decisión de autorización del proyecto por parte del órgano sustantivo. En este sentido respecto a la vulnerabilidad del proyecto frente a accidentes graves y/o catástrofes naturales, conviene aclarar que la presente propuesta recoge, resume y traslada los pronunciamientos de las autoridades competentes en la materia y las cuestiones suscitadas en el procedimiento de participación pública para su valoración por el órgano sustantivo, como órgano competente en esta materia, previo a la autorización del proyecto.

d. Programa de vigilancia ambiental.

El Estudio de Impacto Ambiental contiene un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) cuyo objetivo es garantizar la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras previstas, así como prevenir o corregir las posibles disfunciones con respecto a las medidas propuestas o a la aparición de efectos ambientales no previstos. A escala de proyecto constructivo, y etapas sucesivas, el PVA tendrá que presentar una propuesta de mayor detalle en los aspectos relativos a: lugares y tipo de muestreo en cada caso, toma de datos, frecuencia, metodologías, tratamiento de los datos, y demás aspectos que permitan la sistematización racional de la información. Antes de iniciarlo, el promotor nombrará una Dirección Ambiental de Obra que se responsabilizará de que se adopten las medidas preventivas y correctoras, de la ejecución del PVA, de la emisión de los informes técnicos periódicos necesarios y de su remisión al órgano sustantivo.

La ejecución del PVA se llevará a cabo en dos fases diferenciadas, una primera, de verificación de los impactos previstos, y una segunda de elaboración de un Plan de Control de Respuesta de las tendencias detectadas (su desarrollo y aplicación estará a cargo de un equipo técnico multidisciplinar).

Se establece que el seguimiento de los impactos ambientales se realizará sobre aquellos elementos del medio para los que se han identificado posibles impactos significativos. Asimismo, se controlarán los factores ambientales que puedan incidir en el desarrollo de las medidas correctoras y en la evolución de los impactos, a fin de establecer un marco de referencia adecuado para la evaluación posterior de resultados.

El PVA indica que los posibles impactos no previstos y que se generen durante la construcción de las obras, así como aquellos que, a su vez, resulten de la aplicación de las medidas protectoras y correctoras, serán objeto de descripción y evaluación a fin de aplicar nuevas medidas de corrección que los elimine o al menos, los minimice.

El EsIA recoge los principales controles establecidos para cada factor ambiental, estableciendo en cada caso un objetivo, indicadores de referencia, valores umbral para cada indicador, una frecuencia de toma de datos y medidas a adoptar en caso de superación de los umbrales.

- Controles para la protección de suelos.
- Controles para la protección de calidad del aire.
- Controles para la protección de calidad acústica.
- Controles para la protección y conservación de suelos.
- Controles para la protección de hidrología.
- Controles para la protección de flora y vegetación.
- Controles para la protección de fauna.
- Controles para la protección del patrimonio cultural.
- Controles para la protección de paisaje.
- Controles para la protección de población.
- Controles para la protección de la productividad sectorial.
- Controles para la protección de la organización territorial.

El EsIA prevé la emisión de informes durante los trabajos de Control y Vigilancia Ambiental.

En virtud del análisis técnico realizado, el PVA previsto en el EsIA deberá completarse con los aspectos adicionales que se recogen en el apartado de condiciones de la presente declaración.

Previo al acta de comprobación del replanteo se elaborará un informe sobre la desafectación a las zonas excluidas que incluirá el Informe sobre condiciones generales de la obra.

Previamente al inicio de las obras, se elaborará un Programa de Vigilancia Ambiental y un Plan de Aseguramiento de la Calidad Ambiental, detallando en ambos casos los recursos materiales y humanos asignados.

Durante la fase de obras, prevé la emisión de informes periódicos semestrales, además de un informe final previo al acta de recepción de la obra. En la fase de explotación está prevista la emisión de informes periódicos anuales durante los tres años siguientes al acta de recepción de la obra y un informe final de la fase de explotación.

En virtud del análisis técnico, el programa de vigilancia ambiental previsto en el EsIA, cuyas líneas generales se han resumido anteriormente, debe completarse con los aspectos adicionales que también se mencionan en este apartado. En este sentido, el programa de vigilancia ambiental será modificado para incluir todas las consideraciones y condiciones de la presente propuesta de declaración de impacto ambiental.

La autorización del proyecto incluirá el programa de seguimiento y vigilancia ambiental completado con las prescripciones anteriores.

## Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra comprendido en el artículo 7.1.d) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, en virtud de lo cual resulta preceptivo su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la formulación de declaración de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 33 y siguientes de la citada norma.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental (EsIA), el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor y la visita a la zona de proyecto.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental a la realización del proyecto «Integración del ferrocarril en Valladolid» en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que resultan de la evaluación ambiental practicada y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, lo cual no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

Atendiendo a los antecedentes y fundamentos de derecho expuestos se resuelven las condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente, que se establecen en los siguientes términos:

#### 4. Condiciones al proyecto

##### i) Condiciones generales:

(1) El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y las aceptadas tras la información pública, o contenidas en la información complementaria, en tanto no contradigan lo establecido en la presente Resolución, así como las condiciones y medidas adicionales especificadas en esta declaración de impacto ambiental.

(2) Para solicitar la aprobación del proyecto de ejecución, el promotor deberá acreditar al órgano sustantivo haberlo elaborado con pleno cumplimiento de las condiciones aplicables especificadas en esta declaración. Asimismo, para solicitar la autorización de explotación, el promotor deberá acreditar al órgano sustantivo el haber programado y puesto en marcha las medidas determinadas en las condiciones de esta declaración para la fase de explotación.

(3) Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web de este Ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

(4) En caso de que alguno de los proyectos constructivos introduzca modificaciones sustanciales respecto a lo establecido en el estudio informativo, deberá someterse al correspondiente procedimiento de evaluación ambiental en los términos del artículo 7 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

ii) Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los potenciales impactos más significativos.

A continuación, se indican aquellas medidas del estudio de impacto ambiental que deben ser modificadas y aquellas medidas adicionales establecidas en las alegaciones e informes recibidos en el procedimiento y en las respuestas del promotor que se consideran necesarias para garantizar la protección del medio ambiente; así como las que se desprenden del análisis técnico realizado por el órgano ambiental.

##### – Suelo, subsuelo, geodiversidad.

1. Todas las áreas ocupadas por elementos auxiliares con carácter temporal serán restauradas a sus condiciones preoperacionales una vez finalizadas las obras. Los proyectos constructivos incluirán los respectivos proyectos de restauración.

2. Se realizará, como medida preventiva, una campaña de caracterización del suelo, y como medida correctora, en su caso, un proyecto de remediación del suelo previamente a la ejecución de las obras.

3. Durante la redacción del proyecto constructivo se realizará una campaña de caracterización del suelo en zonas potencialmente contaminadas y si es preciso, un proyecto de remediación.

##### – Agua.

1. Con anterioridad al inicio de los trabajos, toda actuación que afecte al dominio público hidráulico (DPH) o a sus zonas de servidumbre o policía deberá contar con la autorización administrativa pertinente de la Confederación Hidrográfica del Duero. Asimismo, los proyectos constructivos derivados del estudio informativo finalmente

aprobado deberán ser sometidos a un nuevo informe por parte del organismo de cuenca, a efectos de analizar posibles afecciones al DPH.

2. Las instalaciones auxiliares de obra (zonas de acopio, parque de maquinaria, etc.) se ubicarán en zonas de vulnerabilidad baja de aguas subterráneas. Se evitará su ubicación en los depósitos aluviales de los cursos fluviales.

3. Obras en el cruce con el río Esgueva: se adoptarán los sistemas constructivos y las medidas preventivas necesarias durante las obras para no afectar ni al cauce ni a la calidad de sus aguas por vertidos accidentales o residuos.

– Flora y vegetación y hábitats de interés comunitario (HIC).

1. Se jalonarán las diferentes teselas de Hábitats de Interés Comunitario (HIC) afectadas por el proyecto, así como los árboles notables del Ayuntamiento de Valladolid que se encuentren a menos de 50 metros de las actuaciones. De forma complementaria al jalonamiento, en las zonas en las que se hayan localizado especímenes/poblaciones de flora protegida o zonas con alta probabilidad de encontrarlas de acuerdo a las prospecciones anteriores, se jalonarán o cerrarán temporalmente para evitar el trasiego por las mismas y su desbroce con la colaboración del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid. El desbroce de vegetación se minimizará y se restringirá, en la medida de lo posible, al área estricta de ocupación, evitando la utilización de herbicidas.

2. En las labores de revegetación se deberán tomar las precauciones oportunas para evitar la proliferación de especies invasoras, alóctonas o variedades que no sean propias del área, empleando, en su caso y en el ámbito de la Comunidad autónoma de Castilla y León, el material forestal de reproducción procedente de las áreas establecidas en la Resolución de 26 de julio de 2006, de dicha Dirección General y obtenidas de un proveedor autorizado según establece el Decreto 54/2007, de 24 de mayo, por el que se regula la comercialización de materiales forestales de reproducción.

– Fauna.

1. De forma previa al inicio de las obras (especialmente las actividades de despeje y desbroce) se llevará a cabo una prospección faunística en un área en torno a los 500 m de anchura del área previsiblemente afectada, con el objetivo de detectar la presencia de áreas de nidificación o ejemplares de especies protegidas, siendo esta medida de especial aplicación a partir de la zona del Canal Norte. Se valorará la idoneidad de situar chapas señalizadoras anticollisión.

2. No se manipulará o translocará ningún ejemplar o nido sin la autorización del órgano ambiental competente en la materia de la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

3. Se cumplirán las densidades mínimas de pasos de fauna indicadas en el documento «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada). Documento n.º 1 (2015)», elaboradas por el grupo de trabajo sobre fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte de la Comisión Estatal para el Patrimonio Natural y la Biodiversidad, reflejándose sus condiciones de ejecución y de adaptación (dimensiones, elementos de protección, plantaciones, cerramientos, etc.) en los correspondientes proyectos constructivos.

– Población y salud humana.

1. Se asegurará la minimización de emisiones acústicas en fase de obra mediante el cumplimiento de las medidas establecidas en los manuales de buenas prácticas relativos a construcción, edificación y transporte (limitación de velocidad de circulación de vehículos, correcto mantenimiento de maquinaria, priorización de maquinaria con silenciadores homologados, protección con gomas de partes de la maquinaria más propensas a recibir golpes, etc.). Dichas medidas se incorporarán como prescripciones en los respectivos proyectos constructivos.

2. Los proyectos constructivos incluirán un estudio acústico de detalle que modelice las emisiones de ruido en fase de obra una vez se conozca la ubicación de las áreas auxiliares. Estas modelizaciones deberán considerar en el escenario más desfavorable el efecto sinérgico de diversos focos de emisión acústica funcionando de manera simultánea. Los resultados condicionarán la ubicación de todos aquellos focos más ruidosos siempre que sea posible, para garantizar el cumplimiento de los límites legalmente establecidos en las edificaciones residenciales situadas a una distancia de 500 metros del eje del trazado. Con carácter general, no podrán ubicarse equipos o maquinarias generadoras de ruido a una distancia inferior a 200 metros de estas edificaciones, salvo que se justifique la inexistencia de una alternativa técnicamente posible. Los resultados determinarán la necesidad de limitar el número de máquinas que trabajen simultáneamente y la conveniencia de modificar los accesos a la obra.

3. Durante la elaboración de los proyectos constructivos, se seguirá profundizando en una mejor inserción de la actuación en el entorno, teniéndose en consideración todas las recomendaciones indicadas tras el proceso de información pública.

4. Los proyectos constructivos deberán realizar un análisis previo indicando el grado de afección hacia la población, así como sus correspondientes medidas, según lo indicado por la Agencia de Protección Civil.

5. Se garantizarán en todo momento los actuales servicios y se procederá a la reposición de los servicios afectados tras las obras.

– Patrimonio cultural y vías pecuarias.

1. Si durante el transcurso del control arqueológico permanente y a pie de obra de los movimientos de tierra y desbroces afloraran restos arqueológicos o evidencias históricas, se comunicará inmediatamente a la Consejería de Cultura y Turismo de Castilla y León, paralizándose inmediatamente las actuaciones hasta que dicho organismo autorice su continuación. En caso de que se produzcan modificaciones menores o nuevas acciones fuera del ámbito de afección de la prospección arqueológica superficial realizada por el promotor (incluyendo todos los préstamos y vertederos propuestos), serán objeto de una prospección arqueológica superficial previa y se evaluará su potencial impacto sobre el patrimonio cultural.

2. El tránsito de maquinaria por vías pecuarias se autorizará previamente y podría ser objeto de regulación según los artículos 86-89 de la Ley 12/2001, de 20 de diciembre, de Tasas y Precios Públicos de Castilla y León, así como ser supeditado a la restauración de su trazado tras su utilización.

– Paisaje.

1. Los correspondientes proyectos constructivos incorporarán actuaciones concretas de integración paisajística de los cerramientos metálicos de las vías, tales como plantación de especies autóctonas mediterráneas de bajo mantenimiento (tales como especies de la familia Cupressaceae). También se puede considerar la ejecución de muretes u otros elementos que fomenten la integración del ferrocarril en el entorno en el que se ubica en cada tramo. Estas actuaciones serán consensuadas con el Ayuntamiento de Valladolid. Se deberán indicar las unidades de obra a ejecutar en dichos proyectos, debidamente definidas y presupuestadas.

2. Integración paisajística de las pantallas acústicas, se pueden emplear plantaciones que oculten la pantalla en su parte exterior y al mismo tiempo la protegen de su deterioro (grafitis, etc.).

iii) Condiciones al Programa de vigilancia ambiental.

1. El PVA deberá ser modificado para incluir todas las consideraciones y condiciones de la presente declaración de impacto ambiental, en lo que se refiere a factores ambientales, impactos, medidas preventivas, correctoras y compensatorias,

indicadores y umbrales de seguimiento que no hayan sido considerados en su versión preliminar. Se ajustará el nivel de detalle a las sucesivas fases del proyecto.

2. Corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como órgano sustantivo responsable de la aprobación del estudio informativo, el seguimiento del cumplimiento de la presente declaración de impacto ambiental, en los términos establecidos en el artículo 52 de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

3. Los pasos de fauna y estructuras de drenaje adaptadas para el paso de fauna, así como el cerramiento perimetral, setos de vegetación, dispositivos de escape del cerramiento, los dispositivos anticolidión para la avifauna, pantallas acústicas y mantas antivibratorias deberán mantenerse en un estado adecuado durante toda la vida útil de la infraestructura, vinculando las necesarias labores de inspección y mantenimiento recomendadas en los documentos de prescripciones técnicas del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico en los contratos de explotación y conservación.

4. El PVA incluirá específicamente el seguimiento de proliferación de vegetación invasora.

Cada una de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en esta declaración deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de autorización del proyecto.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 25 de mayo de 2022.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

## ANEXO I

Tabla 1. Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

Consultados* * La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la que se presenta en la tabla	Contestación
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
Subdirección General de Evaluación Ambiental. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
Subdirección General de Aire Limpio y Sostenibilidad Ambiental. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
Dirección General del Agua. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Dirección Técnica. Confederación Hidrográfica del Duero. (1)	Sí
Comisaría de Aguas. Confederación Hidrográfica del Duero. (1)	Sí
Oficina de Planificación Hidrológica. Confederación Hidrográfica del Duero. (1)	Sí
Consejo Asesor del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	Sí
Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	No
Dirección General de Vivienda y Suelo. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	No
Instituto Geográfico Nacional. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	Sí
Instituto Geológico y Minero de España. Ministerio de Ciencia e Innovación.	No



Consultados* * La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la que se presenta en la tabla	Contestación
Ministerio de Defensa.	Sí
Consejo Jacobeo. Ministerio de Cultura y Deporte.	No
Delegación del Gobierno en Castilla y León.	No
Consejería de Presidencia. Junta de Castilla y León.	No
Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León. (2)	Sí
Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.	Sí
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.	Sí
Dirección General de Transportes. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.	No
Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.	No
Viceconsejería de Infraestructuras y Emergencias. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.	No
Agencia de Protección Civil. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.	Sí
Dirección General de Ordenación del Territorio y Planificación. Consejería de Transparencia, Ordenación del Territorio y Acción Exterior. Junta de Castilla y León.	No
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura y Turismo. Junta de Castilla y León.	Sí
Dirección General de Salud Pública. Consejería de Sanidad. Junta de Castilla y León.	Sí
Subdelegación del Gobierno en Valladolid.	No
Diputación de Valladolid.	No
Ayuntamiento de Valladolid.	Sí
Ayuntamiento de Santovenia de Pisuerga.	No
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). PRESIDENCIA.	Sí
Dirección General de Desarrollo y Estrategia. RENFE	Sí
ADIF ALTA VELOCIDAD. PRESIDENCIA.	No
VALLADOLID ALTA VELOCIDAD 2003 S.A.	No
<b>Empresas ferroviarias consultadas</b>	
ACCIONA RAIL SERVICES, S.A.	No
AISA TREN, S.A.U.	No
ALSA FERROCARRIL, S.A.U.	No
ARCELORMITTAL SIDERAIL, S.A.	No
ARRAMELE SIGLO XXI, S.A. (IBERICA RAIL).	No
ARRIVA SPAIN RAIL, S.A.	No
ASTURMASA RAIL, S.A.U.	No
AVANZA TREN, S.A.U.	No
CAPTRAIN.	No
CEFSA.	No
CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERROCARRILES, S.A. (CAF).	No
CONSTRURAIL.	No
CONTE RAIL, S.A.	No
CONTINENTAL RAIL, S.A.	No

Consultados* * La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la que se presenta en la tabla	Contestación
ECO RAIL, S.A.U.	No
EMPRESA DE BLAS Y CIA, S.A.U.	No
EMPRESA RUIZ, S.A.	No
EUSKO TRENBIDEAK - FFCC VASCOS S.A.	No
FERROVIAL RAILWAY, S.A.	No
FGC RAIL, S.A.	No
GLOBAL RAIL, S.A.U.	No
GOTRANSPORT S.A.U.	No
GUINOVART RAIL, S.A.	No
IBERRAIL SPANISH RAILROADS, S.A.U.	No
ILSA.	No
INTERBUS, S.A.	No
LA SEPULVEDANA, S.A.U.	No
LOGIBÉRICA RAIL, S.A.U.	No
LOGITREN FERROVIARIA, S.A.	No
LOW COST RAIL, S.A.	No
MONBUS RAIL, S.A.	No
MOTION RAIL, S.A.U.	No
MOVENTIS RAIL, S.A.U.	No
NOGARTRAIN, S.A.U.	No
OUIGO ESPAÑA. S.A.U.	No
RAXELL RAIL, S.A.	No
RENFE MERCANCÍAS S.M.E.	No
RENFE VIAJEROS S.M.E.	No
SAGALÉS RAIL, S.A.	No
SOCIBUS, S.A.	No
SUARDIAZ RAIL COMPANY, S.A.	No
TRACCIÓN RAIL, S.A.U.	No
TRANSFESA RAIL, S.A.U.	No
TRANSITIA RAIL, S.A.	No
TRANSPORTES MIXTOS ESPECIALES, S.A. (TRAMESA).	No
VECTALIA RAIL, S.A.	No
VELOI RAIL, S.A.	No

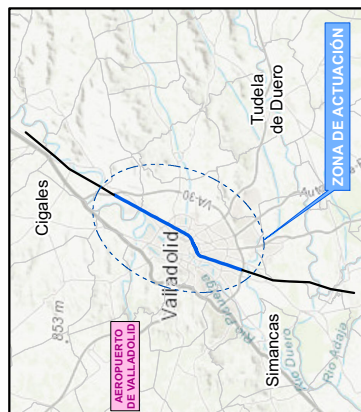
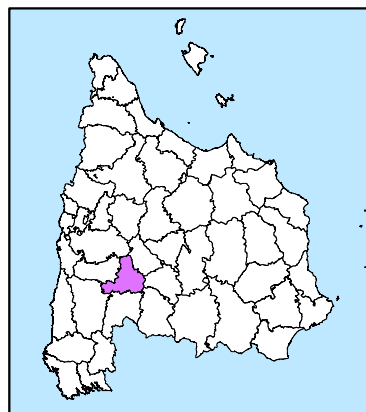
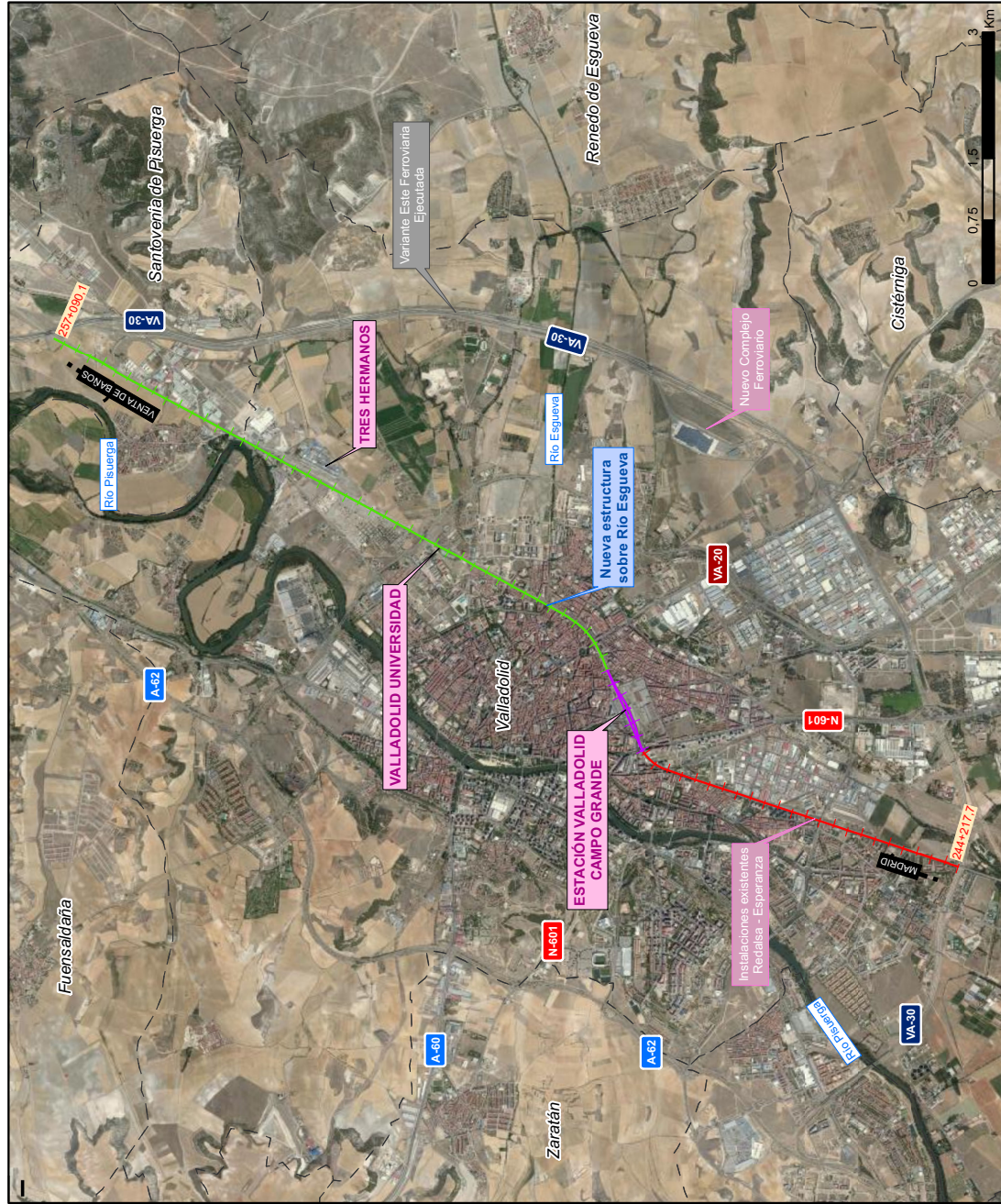
(1) La Unidad de Presidencia emite informe en el que comunica que el primer informe enviado, incluye las aportaciones de todas las Unidades que componen el Organismo.

(2) La Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León adjunta informe de respuesta del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid.

Tabla 2. Alegaciones recibidas en la información pública

Alegaciones
Alegación conjunta: Ciudad Sostenible, Asamblea Ciclista (ASCIVA), FACUA, Federación Vecinal, AVAATE, sindicato CGT y Ecologistas en Acción.
Javier García Bartolomé.
Ferrocarriles del Duero.
Grupo Municipal Partido Popular de Valladolid.

## INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN VALLADOLID



**Leyenda**

**Tramos**

- Ámbito del canal de acceso Sur
- Ámbito de la Estación
- Ámbito del canal de acceso Norte
- Límites municipales