

El proyecto «Remodelación del canal de Guadalquivir a su paso por Córdoba capital» se encuentra comprendido en el anexo II de la citada ley, por afección a un espacio perteneciente a la Red Natura 2000.

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

Este proyecto tiene como objeto mejorar las condiciones actuales del canal de Guadalquivir, reduciendo las infiltraciones y las pérdidas de agua por excesiva permeabilidad y por agrietamiento del hormigón. Con esto, se mejora su capacidad de evacuación de las aguas pluviales y su función de suministro de agua bruta en caso de emergencia por fallo del sistema habitual de abastecimiento.

Las principales actuaciones que contempla el proyecto son la reparación del canal Guadalquivir en sus tramos más deteriorados, la sustitución parcial del canal en lámina libre por tubería a baja presión enterrada, la construcción de infraestructuras hidráulicas, la instalación de elementos de seguridad en las zonas descubiertas, y las plantaciones para formación de una vía verde.

El proyecto se localiza en el canal de Guadalquivir, en el tramo comprendido entre su inicio en la presa de San Rafael de Navallana hasta el p.k. 29+700, atravesando la ciudad de Córdoba y el pueblo de Alcolea.

El promotor de la actuación es la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir y el órgano sustantivo la Dirección General del Agua

2. *Tramitación y consultas*

De acuerdo con el artículo 1.5 del Real Decreto Legislativo, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental recibe, con fecha 23 de diciembre de 2005, la documentación relativa al proyecto remitida por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, con objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 31 de enero de 2006 solicitó informe a la Secretaría General de Aguas de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, no habiéndose recibido respuesta hasta la fecha.

3. *Análisis de la documentación ambiental y de los criterios del anexo III*

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, se procede a revisar los criterios del anexo III del Real Decreto Legislativo, para determinar la necesidad o no de sometimiento al trámite de evaluación ambiental.

En cuanto a las características del proyecto, supone una reducción de la pérdida de agua que circula por el canal, así como una mejora de su calidad. La reparación y acondicionamiento de la infraestructura no supone incremento en la utilización de los recursos naturales, mientras que los residuos generados, principalmente por movimiento de tierras, serán gestionados adecuadamente.

Las actuaciones se concentran en el cauce e infraestructura del canal y en sus orillas, sin implicar cambios en los usos del suelo, ni efectos sinérgicos con otros proyectos.

La capacidad de carga del medio para acoger la actividad es alta, dado que se trata de una zona antropizada. Únicamente los primeros 700 m del tramo inicial del canal se localizan en el Lugar de Importancia Comunitaria ES6130006 «Guadalquivir». En la Documentación ambiental entregada por el promotor, se establece el compromiso de limitar las actuaciones en este espacio protegido a las estrictamente necesarias para cubrir el canal que ahora se encuentra al descubierto. De acuerdo con esto, no se prevé afección significativa a los valores ecológicos que caracterizan este LIC.

Considerando los criterios que se han expuesto respecto del anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986, relativos a las características del proyecto, su ubicación y características del potencial impacto y teniendo en cuenta la documentación del expediente y lo señalado en los informes recibidos, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por tanto, en virtud del artículo 1.3 del Real Decreto Legislativo, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 20 de julio de 2006, considera que no es necesario someter al Procedimiento de Evaluación

Ambiental el «Proyecto de Remodelación del canal de Guadalquivir a su paso por Córdoba Capital».

Madrid, 21 de julio de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

**14862** *RESOLUCIÓN de 21 de julio de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo complementario del proyecto de «Acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su integración urbana, actuación en el pasillo ferroviario», de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.*

1. *Objeto, justificación y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo*

El estudio informativo tiene por objeto analizar las actuaciones a llevar a cabo en el pasillo ferroviario actual a su paso por el núcleo urbano de Valladolid, entre los pp.kk. 238+060 y 256+300 y que consisten en la incorporación de una doble vía de ancho UIC en el mencionado pasillo. Discurre por los términos municipales de Laguna de Duero, Valladolid y Santovenia de Pisuegra.

El estudio se justifica por la necesidad de remodelar la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid debido a la llegada de la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid para que pueda prestar unos servicios adecuados a los tráficos de mercancías y viajeros, que tengan origen o destino en Valladolid así como al tráfico de paso.

El promotor y órgano sustantivo es la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

2. *Tramitación de la evaluación de impacto ambiental*

El Estudio Informativo Complementario del proyecto de «Acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su integración urbana. Actuación en el pasillo ferroviario» se encuentra comprendido en el epígrafe b) del grupo 6 del anexo I de la Ley 6/2001 de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986 de evaluación de impacto ambiental.

La Dirección General de Ferrocarriles sometió a procedimiento de evaluación de impacto ambiental el estudio informativo del proyecto de «Acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su integración urbana» que incluía las actuaciones en el pasillo ferroviario y la Variante Este para mercancías.

La tramitación se inició el 17 de julio de 2001 con la remisión de la memoria-resumen a la Dirección General de Calidad y Evaluación ambiental por parte de la Dirección General de Ferrocarriles, a la que se trasladó el resultado de las mismas el 21 de noviembre de 2001. El trámite de información pública se publicó en el Boletín Oficial del Estado de 16 de diciembre de 2002. El 1 de octubre de 2003 se remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo. Posteriormente, la Dirección General de Ferrocarriles solicitó que se excluyesen de la declaración de impacto ambiental las actuaciones en el pasillo ferroviario. Esta exclusión se debió a la necesidad, detectada por el órgano ambiental, de realizar un adecuado estudio de impacto ambiental de las actuaciones en el pasillo ferroviario y llevar a cabo la correspondiente información pública a efectos ambientales.

Por tanto, considerando válida la fase de consultas previas llevada a cabo, la Dirección General de Ferrocarriles continuó el procedimiento de las actuaciones en el pasillo ferroviario con un nuevo estudio informativo con su estudio de impacto ambiental y un nuevo proceso de información pública.

La Dirección General de Ferrocarriles sometió el nuevo estudio informativo, objeto de esta Resolución, a Información Pública y Oficial mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado (BOE) del 29-12-2005, en el Boletín Oficial de Castilla y León (BOC y L) del 1-2-2006 y en el Boletín Oficial de la Provincia de Valladolid (BOPV) de 4-1-2006. El 25 de mayo de 2006 se remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo para que se formule la correspondiente declaración de impacto ambiental.

3. *Descripción del proyecto*

Las actuaciones objeto del estudio informativo consisten en la incorporación de una doble vía de ancho UIC (internacional) en el mencionado pasillo a su paso por el núcleo urbano de Valladolid, entre los pp.kk. 238+060 (pasado el cruce con el río Duero) y 256+300 (pasado

Santovenia de Pisuerga, antes del cruce con el río Pisuerga). Dado que el acondicionamiento de la red ferroviaria en Valladolid también incluye la Variante Este para mercancías, una vez pasada la urbanización Pinar de Antequera no circularán trenes de mercancías por la zona urbana de Valladolid.

Se plantean dos alternativas: El trazado de las vías en superficie o soterrado en las zonas urbanas del Pinar de Antequera y Valladolid; de esta última se plantean dos variantes según sea el método de excavación de la parte en túnel: Con pantallas (a cielo abierto) o con tuneladora (en mina).

#### 4. Factores ambientales relevantes

El medio por el que discurre el pasillo ferroviario actual es en su mayor parte urbano puesto que la traza atraviesa el núcleo urbano de Valladolid, la urbanización Pinar de Antequera y discurre próxima al núcleo de Santovenia de Pisuerga.

Las únicas áreas con destacable valor ecológico son el Pinar de Antequera (con distintas figuras de protección) y las riberas de los ríos Duero y Pisuerga que no se ven afectadas pero están próximas al trazado.

En la primera parte del trazado, a partir del p.k. 238+500, el trazado discurre dentro del monte catalogado n.º 79 «Pinar de Antequera» que coincide en esta zona con el ASVE (Área de Singular Valor Ecológico) n.º 7 «Pinares de Simancas, Antequera y Laguna».

La urbanización Pinar de Antequera se encuentra entre los pp.kk. 241+450-242+500, siendo una de las zonas de sensibilidad acústica más importantes. El trazado atraviesa la zona urbana de Valladolid entre el p.k. 244+000 y el 251+520. La línea discurre próxima a Santovenia de Pisuerga entre los pp.kk. 254+900 y 256+000.

En el p.k. 250+420, en plena zona urbana, cruza el encauzamiento del río Esgueva, flanqueado por su vegetación de ribera que constituye el ASVE «Riberas del río Esgueva».

En el ámbito del estudio existen dos acuíferos situados a distinta profundidad: uno del Terciario de gran potencia y poco permeable, que forma el techo del acuífero Cuaternario superficial, muy permeable y con un nivel freático a una profundidad media de cuatro metros, que en épocas húmedas puede aflorar en superficie.

El trazado cruza 8 vías pecuarias y la acequia de las Arcas Reales (p.k. 243+650).

#### 5. Análisis del proceso de evaluación

5.1 Fase de consultas: alcance de la evaluación.—Como se ha dicho en el apartado de tramitación de la evaluación ambiental, las consultas se realizaron sobre un estudio informativo anterior, «Acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su integración urbana» que incluía las actuaciones en el pasillo ferroviario y la Variante Este para mercancías. La relación de los organismos consultados y los que han respondido se incluye en el siguiente cuadro:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente	-
Confederación Hidrográfica del Duero. Ministerio de Medio Ambiente	-
Delegación de Gobierno en Castilla y León	X
Subdelegación del Gobierno en Valladolid	-
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras. Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural. Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Vivienda, Urbanismo y Ordenación del Territorio. Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León	X
Secretaría General de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	X
Servicio de Investigaciones Agrarias del Departamento de A. Ambiental de la Junta de Castilla y León	-
Diputación Provincial de Valladolid	-
Ayuntamiento de Arroyo de la Encomienda (Valladolid)	-
Ayuntamiento de Boecillo (Valladolid)	-
Ayuntamiento de Cabezón de Pisuerga (Valladolid)	-
Ayuntamiento de Castronuevo del Esgueva (Valladolid)	-
Ayuntamiento de Cigales (Valladolid)	-
Ayuntamiento de Corcos del Valle (Valladolid)	-
Ayuntamiento de Fuensaldaña (Valladolid)	-
Ayuntamiento de Mucientes (Valladolid)	-

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de La Cistérniga (Valladolid)	-
Ayuntamiento de Laguna de Duero (Valladolid)	X
Ayuntamiento de Renedo de Esgueva (Valladolid)	-
Ayuntamiento de Santovenia de Pisuerga (Valladolid)	X
Ayuntamiento de Simancas (Valladolid)	-
Ayuntamiento de Trigueros del Valle (Valladolid)	-
Ayuntamiento de Valladolid	-
Ayuntamiento de Villanubla (Valladolid)	-
Ayuntamiento de Zaratán (Valladolid)	-
Instituto Tecnológico Geominero de España (Madrid)	-
Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Valladolid	X
Asociación para la Defensa de la Naturaleza. ADENA (Madrid)	-
A.E.D.E.N.A.T. (Madrid)	-
Ecologistas en Acción (Madrid)	-
F.A.T. (Madrid)	-
Greenpeace (Madrid)	-
Sociedad Española de Ornitología. SEO. (Madrid)	-
Federación Ecologista de Castilla y León (Valladolid)	-
Asociación Hábitat (Valladolid)	-
Asociación Naturalista de Valladolid. ANVA (Valladolid)	-
Asociación Vallisoletana Defensa Medio Ambiente. AVDEM. (Valladolid)	-
Grupo Ecologista Rondilla (Valladolid)	-

En las respuestas recibidas son muy escasas las referencias específicas al pasillo ferroviario. La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León en un informe de la Dirección General de Calidad Ambiental indica una serie de aspectos relativos a residuos peligrosos, vertederos, áreas de instalaciones, contaminación atmosférica y otros, que se han tenido en cuenta en el estudio de impacto ambiental, y que deberán desarrollarse en el proyecto de construcción y cumplirse en la fase de ejecución. En otro informe, del Servicio Territorial de Medio Ambiente, se realizan una serie de sugerencias que se han tenido en cuenta en el estudio de impacto ambiental, aunque algunas por su naturaleza son más propias del proyecto de construcción o incluso del plan de obra.

5.2 Estudio de impacto ambiental.—El estudio de impacto ambiental se realiza en dos fases: una a escala 1:10.000 donde se analizan y comparan las alternativas y se selecciona una de ellas, y la segunda a escala 1:2.000 donde se desarrolla la alternativa seleccionada en los apartados habituales: medio afectado; impactos; medidas preventivas, protectoras y correctoras; y programa de vigilancia ambiental.

5.2.1 Principales impactos del proyecto.—Los impactos de mayor importancia del proyecto, en las fases de construcción y explotación, son:

##### a) Fase de construcción:

##### Incremento de ruido y vibraciones:

Sobre la hidrogeología: Contaminación por vertidos y alteraciones en los flujos de recarga de los acuíferos.

Molestias a la población: Afección a viviendas y propiedades, alteración del tráfico, ruidos, vibraciones y polvo, efecto barrera.

##### b) Fase de explotación:

##### Ruido y vibraciones:

Hidrogeología: Disminución tasa de recarga de acuíferos y variaciones en los flujos de agua subterránea

##### Efecto barrera sobre la población

##### 5.2.2 Análisis y selección de alternativas:

a) Actuación en superficie.—Se considera la alternativa de mínimos (alternativa 0) que consiste en el aprovechamiento y adecuación de la infraestructura existente, tratamiento de márgenes y supresión de todos los pasos a nivel. La plataforma tendría en este caso dos vías de ancho UIC y dos de ancho ibérico, al no contemplarse en este caso la ejecución de la Variante Este para mercancías.

Comparativamente, los principales impactos de esta alternativa en la fase de explotación son: Aumento de ruidos, efecto barrera sobre la población y otras molestias ambientales incluida la seguridad. En la fase de construcción, el principal efecto negativo son las molestias en la zona urbana de Valladolid.

b) Actuación en soterramiento.—Se plantea una única alternativa que contempla, por un lado, el soterramiento de la estación de Campo Grande y del pasillo ferroviario en el tramo que discurre por el núcleo urbano de

Valladolid, entre la calle Daniel del Olmo y la antigua carretera de Renedo (doble vía de ancho UIC), y por otro lado el soterramiento de la infraestructura en el tramo que atraviesa la zona urbana de Pinar de Antequera (doble vía de ancho UIC y doble vía de ancho ibérico).

Se han definido dos posibles variantes en función del método constructivo utilizado:

- Soterramiento con pantallas.
- Soterramiento con tuneladora.

Los tramos soterrados de la estación de Campo Grande y de la zona del Pinar de Antequera se ejecutarán siempre con pantallas.

Además, se remodelarán el Apeadero de la Universidad y el Apartadero de Tres Hermanos.

Los tramos en superficie y soterrados de que se compone la actuación son los siguientes:

Alternativas de soterramiento	PP.KK.	Longitud (m)
Tramo en superficie . . . . .	238 + 060-241 + 610	3550
Tramo soterrado Pinar Antequera . . . . .	241 + 610-242 + 330	720
Tramo en superficie . . . . .	242 + 330-246 + 837	4507
Tramo soterrado Valladolid . . . . .	246 + 837-251 + 510	4673
Tramo en superficie . . . . .	251 + 510-256 + 300	4790

En el soterramiento con pantallas, en la fase de construcción se producen impactos de importancia sobre la hidrología (río Esgueva), sobre la hidrogeología (calidad y efecto barrera sobre el acuífero Cuaternario) y molestias a la población, especialmente en las zonas urbanas. En la fase de explotación, la población se vería muy beneficiada con respecto a la alternativa en superficie y se mantendría el efecto barrera sobre el acuífero.

En el soterramiento con tuneladora, la principal ventaja es que no se producen molestias en los tramos urbanos así excavados, no se afecta al río Esgueva y el efecto sobre el acuífero es mucho menor, sólo en los tramos contiguos al túnel en mina, excavados con pantallas.

c) Alternativa seleccionada.-Del estudio de impacto ambiental se deduce que la alternativa de soterramiento con tuneladora es la más ventajosa ambientalmente; la sigue la de excavación con pantallas y la más perjudicial es la alternativa en superficie, que una vez en servicio empeoraría la situación actual.

De acuerdo con el análisis multicriterio, la alternativa más ventajosa es asimismo la de soterramiento con tuneladora y la más perjudicial la que discurre en superficie, por lo que la primera es la seleccionada por el promotor.

De la alternativa seleccionada «Soterramiento con tuneladora» se desarrolla un estudio de impacto ambiental de detalle a escala 1:2000.

## 6. Fase de Información Pública y Oficial

6.1 Alegaciones presentadas.-Durante el proceso de información oficial se han recibido 7 alegaciones y en el de información pública 76 alegaciones que corresponden a 11 modelos diferentes.

En síntesis el principal contenido ambiental de las alegaciones es el siguiente:

El Ayuntamiento de Valladolid y las 66 alegaciones tipo que corresponden a un único modelo proponen prolongar el soterramiento en el Pinar de Antequera, solucionando además el paso a nivel con la carretera de Arcas Reales.

El Ayuntamiento de Valladolid solicita modificar el área de instalaciones y montaje de la tuneladora por afectar al planeamiento urbanístico previsto, indica la necesidad de pasos y viales durante la ejecución de las obras, detecta la invasión del viario urbano con las salidas de emergencia, la falta de medidas ambientales en la zona de la Universidad y del APE 34 Pinar de Villanueva, y la obligación de reposición de los bienes catalogados afectados.

El Ayuntamiento de Santovenia de Pisuerga solicita un paso en la prolongación de la Cañada de Aguilera (p.k. 255 + 550) y medidas ambientales en la margen izquierda entre los pp.kk. 254 + 600 y 256 + 300 por proximidad al núcleo de población.

Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León:

El Servicio Territorial de Medio Ambiente solicita la instalación de pantallas acústicas en todo el suelo urbano y urbanizable; las pantallas deben aislar el corredor, no situarse próximas a las viviendas; partida presupuestaria para aislar acústicamente las viviendas del barrio de la Farola; paso subterráneo de fauna entre los pp.kk. 238 + 500 y 240 + 600 de unos 2x5 m.

El Servicio de Espacios Naturales de la Dirección General de Medio Natural informa favorablemente la alternativa por no afectar a Espacios

Naturales Protegidos, aunque sí a la Zona Natural de Esparcimiento «Monte de Antequera». Propone una serie de medidas preventivas y correctoras a tener en cuenta en la DIA.

ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias), el Ayuntamiento de Laguna de Duero, y la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León informan favorablemente el proyecto.

La Congregación de los Hermanos de la Sagrada Familia solicita nuevos accesos al centro docente debido al efecto barrera de las infraestructuras previstas y soluciones para la contaminación acústica.

La Unión Sindical de CC.OO. de Castilla y León, la Confederación Vallisoletana de Empresarios, la Federación de Asociaciones de Vecinos y Consumidores de Valladolid «Antonio Machado» y FACUA Castilla y León. Consumidores en Acción solicitan que se rebaje la cota de la plataforma para mejorar la permeabilidad en la zona anterior al soterramiento en Daniel del Olmo (Covaresa, Parque Arturo León, Paula López, PERI Pinar de Villanueva, etc.).

La Asociación de Vecinos de Covaresa, Parque Alameda-Paula López, Cañada Real y Las Villas solicita el soterramiento de la plataforma entre los pp.kk. 244 + 200 y 245 + 600 para evitar las molestias por ruido dada la proximidad de muchas viviendas a las vías, y el efecto barrera y la limitación al desarrollo de estos barrios. Argumentan con la comparación con la solución adoptada en el Pinar de Antequera y en la Variante Este en el Cerro de San Cristóbal.

6.2 Propuesta del promotor.-A la vista de las alegaciones presentadas, la Dirección General de Ferrocarriles propone que se incluyan en el proyecto, entre otras, las siguientes modificaciones con implicaciones ambientales:

El soterramiento en el Pinar de Antequera se prolongará unos 90 m por el norte, incluyendo y solucionando el paso a nivel de la carretera de Arcas Reales y unos 240 m por el sur, hasta el límite de la zona urbanizada.

Se redefinirá el área de instalaciones de la tuneladora para que sea compatible con los desarrollos urbanísticos previstos por el Ayuntamiento de Valladolid.

Se incluirán pasos a distinto nivel para acceso al Colegio Sagrada Familia y en la prolongación de la Cañada Aguilera.

Se implantarán en el proyecto medidas protectoras y correctoras en el área urbana denominada APE 34 del P.G.O.U. de Valladolid.

Se construirá un paso de fauna de características adecuadas en el entorno del paso a nivel del p.k. 240 + 500.

Otras medidas correctoras se definirán con detalle en el proyecto de construcción o se implementarán en la fase de construcción.

## 7. Condiciones específicas de protección ambiental

La alternativa de soterramiento con tuneladora del pasillo ferroviario deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios, la mayor parte de los cuales figuran en el estudio de impacto ambiental o han sido aceptados por el promotor en el proceso de información pública y oficial:

### 7.1 Adecuación ambiental del proyecto:

a) El túnel en el Pinar de Antequera se prolongará hacia el sur unos 240 m y hacia el norte unos 90 m de forma que discurra soterrado en toda la zona urbanizada y por el norte llegue al menos hasta la carretera de Arcas Reales.

b) Se proyectará un paso de fauna en el entorno del paso a nivel existente en el p.k. 240 + 500 que podrá ser de uso mixto con vehículos ligeros pero con unas características que faciliten el paso de la fauna más exigente del entorno.

### 7.2 Protección contra las molestias durante las obras:

a) Dada la proximidad de algunas edificaciones de viviendas, industriales y de servicios al trazado del ferrocarril, durante la construcción de las pantallas, túneles y otras estructuras previstas en el proyecto, se pueden producir afecciones de importancia sobre las mismas y sus accesos. Con objeto de mantener las condiciones de habitabilidad de las viviendas y de funcionamiento de las instalaciones industriales y de servicios, y de sus accesos, se aislará con material rígido y fonoabsorbente la zona de trabajo y se garantizarán los accesos de personas y vehículos a los edificios.

b) En la fase de obras, teniendo en cuenta el carácter urbano de gran parte de las mismas, para disminuir las afecciones por ruido y vibraciones, el horario y las condiciones de trabajo se ajustarán a lo establecido en las ordenanzas municipales vigentes de Laguna de Duero, Valladolid y Santovenia de Pisuerga, según corresponda.



### 7.3 Protección contra el ruido y las vibraciones:

a) El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente el tramo que discurre a cielo abierto en las zonas urbanas de Valladolid y de Santovenia de Pisuerga. Se determinarán los niveles de ruido existentes actualmente y la variación de los mismos que se producirá con las nuevas infraestructuras.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

b) En las zonas donde se instalen pantallas acústicas, estas deberán aislar el pasillo ferroviario y no situarse próximas a las edificaciones.

c) Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Uso	Nivel día-tarde-noche (L <sub>DEN</sub> )	Nivel nocturno (L <sub>NIGHT</sub> )
Residencial .....	65 dB(A)	55 dB(A)
Industriales, comercial o empresarial .....	75 dB(A)	75 dB(A)
Sanitario, hospitalario .....	55 dB(A)	45 dB(A)
Educativo, religioso, deportivo, zonas verdes ..	55 dB(A)	55 dB(A)

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes y en el suelo urbano consolidado, y se medirán a dos metros de las fachadas y para cualquier altura.

d) Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, el Organismo encargado de la redacción del proyecto constructivo enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considera más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

e) No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las ocho horas en el entorno de los núcleos habitados –salvo las que por afectar a las vías actuales deban realizarse sin circulación de trenes– pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

f) Se llevará a cabo un estudio de la posible afección por vibraciones en toda la zona donde los suelos estén calificados de urbanos o urbanizables.

g) Los niveles de vibración en el interior de las edificaciones, medidos en sus elementos sólidos, no deberán superar los valores del índice de percepción vibratoria K expuestos a continuación, medidos en los mismos tramos horarios que los indicados para el ruido:

Uso	Día	Noche
Residencial .....	2	1,4
Oficinas .....	4	4
Comercial .....	8	8
Sanitario .....	1	1

h) Antes del inicio de las obras se realizará un estudio de sensibilidad de los edificios frente a las vibraciones, tanto de los trabajos de excavación como de las circulaciones ferroviarias. Se estudiará la viabilidad y conveniencia de introducir en el proyecto elementos que actúen sobre la fuente de las vibraciones, es decir en las características de la infraestructura y armamento de vía, tales como asiento de vía sobre hormigón en placa, traviesas dotadas de elastómeros, aparatos de vía de tipo soldado y renovación completa del armamento de vía existente. Se incorporarán, asimismo, los elementos que sean necesarios para impedir la transmisión de vibraciones al terreno aislando los posibles receptores de la fuente.

En el citado estudio se determinarán los niveles de vibración existentes actualmente y la variación de los mismos que producirán las nuevas infraestructuras.

i) Las medidas de protección que se adopten contra el ruido y las vibraciones deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los

valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

j) Con objeto de verificar el modelo acústico y el estudio de vibraciones aplicados por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

k) Además de los niveles anteriores, se cumplirá lo establecido en la legislación sobre ruido y vibraciones de la Comunidad de Castilla y León (Decreto 3/1995 por el que se establecen las condiciones que deberán cumplir las actividades clasificadas por sus niveles sonoros o de vibraciones) y del Ayuntamiento de Valladolid (Reglamento Municipal sobre Protección del Medio Ambiente contra la emisión de Ruidos y Vibraciones).

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras realizadas.

### 7.4 Protección del impacto sobre la hidrogeología:

a) Con objeto de limitar las variaciones del nivel freático de forma que sean mínimas y admisibles se realizará, en el correspondiente proyecto constructivo, un estudio hidrogeológico de detalle que complementará el modelo de simulación del flujo subterráneo que figura en el anexo V del estudio de impacto ambiental. Se tendrán en cuenta las medidas propuestas en las medidas correctoras del estudio de impacto ambiental (pozos de drenaje a ambos lados de la línea conectados con sifones) aunque las medidas resultantes para mitigar el efecto barrera y restituir el flujo subterráneo serán las que se deduzcan del estudio de detalle a realizar.

Se prestará especial atención a las zonas excavadas con pantallas detectadas en el citado anexo V:

En la zona urbana de Valladolid: pp.kk. 246+448-247+200 y pp.kk. 251+000-251+810.

En la zona urbana del Pinar de Antequera: pp.kk. 241+310-241+610 y 242+160-242+760.

b) Se realizará un control de los niveles piezométricos y de los parámetros fisicoquímicos de las aguas subterráneas en la zona, durante la fase de construcción y un periodo de al menos tres años para comprobar que ambas variables se encuentran dentro de límites admisibles y en caso contrario disponer las medidas correctoras necesarias.

7.5 Ubicación de préstamos y vertederos.–Del estudio informativo se deduce que son necesarias aportaciones de materiales para la capa de forma (43.400 m<sup>3</sup>), subbalasto (30.500 m<sup>3</sup>) y balasto (62.400 m<sup>3</sup>). Para el terraplén (35.500 m<sup>3</sup>) y el relleno de la losa (8.376 m<sup>3</sup>) se pueden utilizar materiales procedentes de la excavación.

Por otra parte es necesario un volumen de vertedero de 1.751.334 m<sup>3</sup> para materiales (aprovechables y no aprovechables) sobrantes de la excavación.

De acuerdo con las conclusiones del estudio informativo, en la determinación de las zonas de préstamos y vertederos se tendrán en cuenta las siguientes condiciones:

No se ocuparán nuevos terrenos para la aportación de materiales ni para el vertido de excedentes.

Los materiales necesarios para la plataforma procederán de canteras y gravaras existentes y con planes de restauración aprobados.

Los vertederos se ubicarán en canteras o gravaras abandonadas (zonas degradadas) o en canteras o gravaras en activo con planes de restauración aprobados.

Como accesos a estas zonas se utilizarán caminos existentes evitándose el paso por zonas urbanas.

## 8. Seguimiento ambiental

El estudio de impacto ambiental en sus dos fases contiene el preceptivo Programa de Vigilancia Ambiental (PVA). En la fase a escala 1:10.000 de análisis, evaluación y selección de alternativas el programa es muy genérico y en la fase a escala 1:2000 de desarrollo de la alternativa seleccionada el PVA mucho más detallado y específico para ésta. El Programa se desarrolla en dos fases, una primera de Verificación de los impactos previstos y una segunda de un Plan de Control de Respuesta de las tendencias detectadas.

El PVA incluye también los informes que deberán ser remitidos a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental en tres fases de las obras: Antes del acta de comprobación del replanteo, antes del acta de recepción de las obras y durante los tres años siguientes al acta de recepción de las obras con periodicidad semestral.

### 9. *Conclusión*

En consecuencia, la Dirección General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio climático a la vista de la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 21 de julio de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del Estudio Informativo Complementario del proyecto de «Acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su integración urbana. Actuación en el pasillo ferroviario» concluyendo que, a la vista del contenido del estudio de impacto ambiental, de las alegaciones y de las visitas realizadas sobre el terreno, la alternativa de «Soterramiento con tuneladora» propuesta por el promotor es la más ventajosa ambientalmente de las presentadas y una vez en servicio mejorará la situación actual desde el punto de vista ambiental, por lo que se considera ambientalmente viable. En consecuencia para la realización de la misma tal como

viene definida en el estudio informativo, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación del ferrocarril, se deberá cumplir lo establecido en el estudio de impacto ambiental, las medidas aceptadas por el promotor en el proceso de información pública, así como las condiciones establecidas en la presente declaración.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1303/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y se comunica a la Dirección General de Ferrocarriles para su incorporación al proceso de aprobación del proyecto.

Madrid, 21 de julio de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

## ACONDICIONAMIENTO DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE VALLADOLID Y SU INTEGRACIÓN URBANA. "ACTUACIÓN EN EL PASILLO FERROVIARIO"

