

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

**13333** *Resolución de 16 de noviembre de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Electrificación de la línea Medina del Campo-Salamanca-Fuentes de Oñoro, tramo Salamanca-Fuentes de Oñoro.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el grupo 6 del anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental ordinaria, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 7.1, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 41 de la citada Ley.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación.

1. Información del proyecto: promotor y órgano sustantivo. Antecedentes. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética.

El promotor y el órgano sustantivo del proyecto es la Subdirección General de Planificación Ferroviaria, de la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento.

Antecedentes: En octubre de 2002, en la XVIII Cumbre Hispano-Portuguesa celebrada en Valencia, se acuerda la electrificación del corredor ferroviario desde la frontera portuguesa hasta Irún. El promotor, inicialmente, plantea la electrificación en 1x25 kV del corredor ferroviario Medina del Campo-Salamanca-Fuentes de Oñoro, el cual se divide en tres tramos diferentes.

Con fecha 16 de marzo de 2010, se publica en el Boletín Oficial del Estado, número 65, la Resolución de 1 de marzo de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental favorable del proyecto «Electrificación de la línea de alta velocidad Medina del Campo-Salamanca-Fuentes de Oñoro. Corredores 1 y 2 (Valladolid y Salamanca)», que dotaría de un nuevo sistema de electrificación, 2x25 kV, a la futura Línea de Alta Velocidad (LAV) Medina del Campo-Salamanca, de ancho internacional, y a los dos primeros tramos de la línea ferroviaria actual, de ancho ibérico, Medina del Campo-Salamanca-Fuentes de Oñoro, entre Medina del Campo y Aldehuela de la Bóveda.

Posteriormente, con fecha 14 de noviembre de 2013 se publica en el Boletín Oficial del Estado, número 273, la Resolución de 28 de octubre de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental favorable del proyecto Estudio informativo complementario de la electrificación Medina del Campo-Salamanca-Fuentes de Oñoro, Corredor 3 (Valladolid-Salamanca), el cual contemplaba la electrificación, mediante un sistema monotensión de 1x25 kV, del último tramo de la línea ferroviaria actual Medina del Campo-Salamanca-Fuentes de Oñoro, entre Aldehuela de la Bóveda y Fuentes de Oñoro.

Dicho Estudio informativo complementario (Corredor 3) incluía la construcción de dos subestaciones de tracción (SET), localizadas en los términos municipales de Martín de Yeltes y Ciudad Rodrigo, así como dos líneas eléctricas áreas de acometida, de 24,9 y 4 km, respectivamente, entre la futura subestación eléctrica de Ciudad Rodrigo, propiedad de Red Eléctrica de España (REE), y las SET mencionadas.

El promotor, durante la redacción de los proyectos constructivos del tramo Salamanca-Fuentes de Oñoro de la línea ferroviaria actual, plantea sustituir el sistema de electrificación

inicial proyectado (1x25 kV) por el sistema 2x25 kV, similar al previsto en el tramo anterior Medina del Campo-Salamanca, no siendo, por tanto, necesaria la construcción de la subestación de tracción de Yeltes y su línea eléctrica de acometida, inicialmente previstas, lo cual permitirá reducir notablemente el impacto ambiental de la electrificación de la actual línea ferroviaria existente.

Por todo lo anterior, las actuaciones contempladas en el nuevo proyecto a evaluar son:

Instalación de una línea aérea de contacto con catenaria, formada por un sistema de electrificación de 2x25 kV, 50 Hz, en el tramo de la línea férrea convencional existente entre Salamanca y Fuentes de Oñoro, ancho ibérico, de aproximadamente 124 km de longitud. Esta línea aérea de contacto consiste en:

Catenaria tipo C-350 simple poligonal, atirantada en todos los perfiles, formada por un sustentador, un hilo de contacto, y péndolas equipotenciales, compensada mecánicamente.

Conductores compuestos por sustentador (cable de cobre de 95 mm<sup>2</sup>), hilo de contacto (Cu Ag 0,1 BC-150 mm<sup>2</sup>), cable de retorno (Aluminio-Acero LA 110 mm<sup>2</sup>) y péndolas de cobre extraflexible de 25 mm<sup>2</sup>.

Feeder a 25 kV, en el sistema 2 × 25 kV (cable Aluminio-Acero LA 280).

Feeder de alimentación en subestación y centros de transformación final, cable de 240 mm<sup>2</sup> de sección.

Postes de acero de altura entre 8,55 y 12,45 m, cimentados en hormigón armado, de tipo cilíndrico; dinteles y resto de componentes del sistema, a ejecutar dentro de la plataforma ferroviaria actual.

Construcción de dos centros de autotransformación (CAT) en los terrenos actuales de las estaciones de Fuente de San Esteban y Fuentes de Oñoro, constituidos por un parque exterior de 33,9 × 23,7 m y 29 × 23,7 m, respectivamente, rodeado por un cerramiento metálico. Dentro de cada recinto se localizan las siguientes instalaciones:

Un edificio de control (14,5 × 8 m) con armario de barra cero en su interior.

Dos autotransformadores adosados al edificio de control en el CAT final (Fuente de San Esteban) y uno en el CAT intermedio (Fuentes de Oñoro).

Un cubeto inferior de hormigón armado de 4,5 m<sup>3</sup> de capacidad, conectado a un depósito común separador y de recogida de aceite de 12 m<sup>3</sup> de capacidad.

Dos pórticos de salida de feeder en el CAT final y uno en el CAT intermedio.

Canalizaciones de cables, de recogida de aceite y de drenaje.

Puertas para la entrada de vehículos y peatonal y mejora de caminos de acceso, mediante la construcción de cruces de cuneta, cruces de vía y canalizaciones de los cables de retorno.

Modificación de los siguientes siete pasos superiores existentes sobre la actual línea férrea Salamanca-Fuentes de Oñoro, seis de ellos en el entorno urbano de Salamanca, que no presentan gálibo suficiente para la instalación de la catenaria:

PS01 (pp.kk. 0+983-1+331): adecuación del falso túnel existente, de 95 m de longitud, mediante el recrecido parcial en altura de 45 cm.

PS02 (p.k. 3+011) y PS03 (p.k. 3+402): rebaje de la plataforma ferroviaria entre 10 y 60 cm.

PS04 (p.k. 4+379), PS05 (p.k. 5+431) y PS07 (p.k. 8+264): demolición de los tres pasos superiores, reponiéndolos con una losa apoyada sobre estribos.

PS11 (p.k. 100+842): se plantea una variante de la actual N-620, de aproximadamente 500 m de longitud, en el tramo entre ésta y la autovía A-62, que incluye la ejecución de un nuevo paso superior similar al existente.

Las actuaciones proyectadas se localizan sobre la plataforma ferroviaria, o en su entorno inmediato (catenaria, centros de autotransformación y adecuación de gálibos en pasos superiores); la mayoría de ellas se realizarán en el interior del dominio público

ferroviario de la línea convencional, Medina del Campo-Salamanca-Fuentes de Oñoro, en el tramo que discurre desde Salamanca a Fuentes de Oñoro; términos municipales de Salamanca, Carbajosa de la Sagrada, Doñinos de Salamanca, Carrascal de Barregas, Galindo y Perahuy, Barbadillo, Calzada de Don Diego, Canillas de Abajo, Roblizo de Cojos, Aldehuela de la Bóveda, Garcirrey, La Fuente de San Esteban, Martín de Yeltes, Sancti Spiritus, Ciudad Rodrigo, Saelices el Chico, Carpio de Azaba, Espeja y Fuentes de Oñoro, en la provincia de Salamanca.

Las actuaciones proyectadas no suponen cambios en el trazado o en la plataforma existente, ni suponen alguna modificación de la subestación de tracción de Ciudad Rodrigo, y su línea de acometida, contemplada en los Estudios informativos previos, que cuenta con declaración de impacto ambiental y que, por tanto, no es objeto de esta evaluación. Como ya se ha expuesto, el sistema de electrificación proyectado suprime la necesidad de construcción de la subestación de tracción de Yeltes, y su línea eléctrica de acometida.

El proyecto de electrificación no supondrá un aumento significativo del tráfico ferroviario actual, en el tramo Salamanca-Fuentes de Oñoro.

## 2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

El ámbito de estudio se enmarca en la parte sur de la submeseta norte, cerca de las estribaciones del Sistema Central y las sierras fronterizas con Portugal.

Las actuaciones se localizan dentro de la cuenca hidrográfica del Duero, corredor que atraviesa numerosos cauces fluviales, entre los que destacan los ríos Tormes, Huebra, Yeltes, Gavilanes, Águeda y Rivera de Azaba. El área de estudio se enmarca en la unidad Hidrogeológica 19, Cubeta de Ciudad Rodrigo.

El ámbito de actuación se encuentra parcialmente antropizado, si bien, una gran parte del trazado ferroviario que se pretende electrificar discurre a través de encinares (*Quercus ilex sub. rotundifolia*) y quejigares (*Quercus faginea*) adhesados, y zonas de matorral y pastizal natural o semi-natural, atravesando el resto de la línea férrea, amplios terrenos de cultivo, en forma de grandes estepas cerealistas de secano, y regadíos cerca de los principales cursos de agua.

En la vegetación de ribera asociada a los cursos fluviales, destaca la presencia de chopos (*Populus nigra*), fresnos (*Fraxinus sp.*) y sauces (*Salix sp.*), acompañadas de un estrato arbustivo de los géneros *Rosa* y *Rubus*.

Entre la fauna del ámbito de estudio, destaca la avifauna representada por las aves esteparias asociadas a las áreas cerealistas (avutarda, sisón, cernícalo primilla aguilucho cenizo, etc.), aves de paso o invernantes (grulla común y ánsar común) y rapaces (alimoche, buitre leonado, buitre negro, milano real, milano negro, águila imperial ibérica, águila azor-perdicera, halcón peregrino, águila calzada, culebrera europea, etc.).

Gran parte del corredor ferroviario afectado por el proyecto se sitúa en el ámbito del Decreto 83/1995, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Plan de Recuperación de la Cigüeña Negra y se dictan medidas complementarias para su protección en la Comunidad de Castilla y León. Además, parte del trazado objeto de electrificación se localiza en las Áreas Importantes para las Aves (IBA) n.º 64 Río Huebra-Arribes del Duero, n.º 65 Campo de Argañán, y n.º 470 Campo Charro y Tierras de Ledesma.

Las actuaciones proyectadas se ubican en el ámbito de los espacios protegidos pertenecientes a la Red Natura 2000, Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES4150064 Riberas de los ríos Huebra, Yeltes, Uces y afluentes, Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000218 Campo de Argañán y LIC ES4150100 y ZEPA ES0000202 Campo de Azaba.

En el área de actuación se localizan diferentes hábitats de interés comunitario, donde destacan los hábitats prioritarios, 91E0\* Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*, y 6220\* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*.

En el entorno del núcleo urbano de Salamanca existen numerosos elementos pertenecientes al patrimonio cultural, algunos catalogados como Bien de Interés Cultural (BIC). Uno de los centros de autotransformación (CAT) que alimentan la línea, estará

ubicado en una parcela situada a unos 150 metros de la estación de La Fuente de San Esteban. Esta estación ferroviaria es la cabecera de la línea férrea de La Fuente de San Esteban-La Fregeneda, que fue declarado Bien de Interés Cultural (BIC), según Real Decreto 1934/2000, de 24 de noviembre.

De los siete pasos a modificar, por no presentar gálibo suficiente para la instalación de la catenaria, dos de ellos dan continuidad a las vías pecuarias Cordel de Merinas de Chamberí y Vereda de los Mártires.

### 3. Resumen del proceso de evaluación.

#### 3.1 Información pública. Resultado.

La entonces Dirección General de Ferrocarriles sometió el proyecto y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado («BOE»), n.º 247, de 11 de octubre de 2014, y en el Boletín Oficial de la Provincia de Salamanca, n.º 200, de 17 de octubre de 2014.

Con fecha 13 de febrero de 2015, se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, procedente de la entonces Dirección General de Ferrocarriles, el expediente completo, que incluye el resultado de la información pública, el proyecto técnico y el estudio de impacto ambiental, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria.

Durante el periodo de información pública, se han recibido respuestas de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento; Confederación Hidrográfica del Duero; Subdelegación del Gobierno en Salamanca; Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental, Dirección General del Medio Natural y Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Junta de Castilla y León; y del Ayuntamiento de Salamanca.

A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos del proceso de participación pública y la respuesta del promotor a los mismos:

La Confederación Hidrográfica del Duero, en su informe de 21 de octubre de 2014, valora positivamente las medidas propuestas en el proyecto para reducir al mínimo el riesgo de contaminación de las aguas superficiales, y añade otras medidas para la protección del dominio público hidráulico y las aguas superficiales y subterráneas, a tener en cuenta por el promotor durante la ejecución del proyecto, las cuales se incluyen en el condicionado de la presente declaración.

El promotor señala que las actuaciones proyectadas no suponen ningún cruce adicional a los ya existentes, ni ocupación del dominio público hidráulico o zonas de servidumbre. La catenaria proyectada se instalará íntegramente sobre la plataforma ferroviaria, por lo que no se requiere ocupar ningún cauce. Las acometidas eléctricas necesarias, ya cuentan con declaración de impacto ambiental, sin que se plantee ninguna modificación sobre las mismas.

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento señala que la reposición de los pasos superiores se coordinará con las administraciones titulares de los viales a reponer, y se solicitarán las correspondientes autorizaciones. Se deberá cumplir el Reglamento General de Carreteras, respetando una distancia mínima entre los apoyos de las líneas eléctricas y la arista exterior de la calzada de 1,5 veces la altura de los apoyos, distancia mínima que también se aplicará en los cruces aéreos.

La Subdelegación del Gobierno en Salamanca comunica que no observa incidencias ni afecciones dentro de su ámbito de competencias.

La Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Junta de Castilla y León informa que las actuaciones proyectadas suponen una reducción importante del impacto en relación al proyecto (Corredor 3), que cuenta con Resolución de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, de 28 de octubre de 2013, por la que se formula declaración de impacto ambiental, ya que las nuevas obras se ciñen a la plataforma ferroviaria existente o sus proximidades.

La Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León concluye que las actuaciones proyectadas no causarán perjuicio a la integridad de los espacios incluidos en

la Red Natura 2000 del ámbito del proyecto: LIC y ZEPA Campo de Azaba, ZEPA Campo de Argañán y LIC Riberas de los ríos Huebra, Yeltes, Uces y afluentes; y que son compatibles con los objetivos de conservación del Plan de recuperación de la cigüeña negra en Castilla y León. Además, no coinciden con taxones incluidos en el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León, con especímenes vegetales de singular relevancia, espacios incluidos en el Plan de Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León, zonas húmedas catalogadas, hábitats de interés comunitario, montes de utilidad pública o vías pecuarias.

Este organismo considera que el proyecto supone una modificación sustancial ambiental positiva, porque carece de afecciones apreciables sobre los valores ambientales del entorno, debido a la eliminación de la subestación transformadora de Yeltes y su línea eléctrica aérea de abastecimiento, de 24,9 km de longitud, prevista en el proyecto inicial, y su sustitución por dos CAT, de escasas dimensiones, ubicados adyacentes a la plataforma, en zonas urbanas, y que tendrán una baja repercusión ambiental.

Las modificaciones de los pasos superiores son obras de escasa entidad en relación a la infraestructura sobre la que se ubican.

Por último, señala que se mantendrán las medidas preventivas y correctoras previstas en el proyecto inicial, al seguir existiendo una estación transformadora junto con su línea eléctrica de abastecimiento en Ciudad Rodrigo.

La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Junta de Castilla y León no tiene nada que objetar desde el punto de vista técnico y funcional.

El Ayuntamiento de Salamanca señala que parte de los pasos superiores a modificar se localizan dentro de su término municipal, por lo que, durante las obras de construcción, se pueden superar los niveles de ruido y vibraciones, en especial en el paso superior PS01; considera estos niveles aceptables en el horario diurno, pero no, para el nocturno.

Las emisiones atmosféricas y de ruido deberán adecuarse a los niveles permitidos por la legislación vigente. De acuerdo con la Ordenanza Municipal de Protección del Medio Ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones, considera necesario, antes del funcionamiento de la línea, la emisión de informe por Entidad de Evaluación Acústica autorizada.

El proyecto deberá incluir un plan de gestión de residuos de acuerdo con la normativa sectorial y el Plan Regional de Residuos de Castilla y León.

Por último, indica que el proyecto puede afectar a las vías pecuarias Cordel de Merinas de Chamberí y Vereda de los Mártires.

El promotor responde que se cumplirá la legislación vigente en materia de calidad del aire y ruido y vibraciones. En el proyecto constructivo se propondrán las medidas necesarias para reducir los niveles acústicos durante la fase de obras, con controles de maquinaria de obra, limitaciones de las actuaciones más ruidosas o control de los niveles acústicos mediante mediciones. En el caso del paso PS01, los trabajos se restringirán en lo posible al periodo diurno y en días laborables, siempre y cuando esto sea posible para garantizar la operatividad de la línea férrea o apeadero cercano. En cualquier caso, se informará debidamente a la autoridad competente, y se limitará el alcance de los trabajos a lo imprescindible, para minimizar la afección a las viviendas más cercanas a las actuaciones. El programa de vigilancia ambiental contempla el seguimiento y vigilancia de los niveles de emisiones, ruidos y vibraciones de tal manera que, en caso de superación de los valores permitidos, se adoptarán las medidas necesarias para garantizar la conservación de la calidad del aire y acústica durante la ejecución de las obras.

El promotor justifica, no obstante, la competencia estatal en materia de ruido ferroviario, al tratarse de una infraestructura de interés general, por lo que no considera necesario la emisión, antes del funcionamiento de la línea, de informe de Entidad de Evaluación Acústica autorizada, según normativa acústica.

El proyecto contempla medidas de minimización de la emisión de polvo y partículas en suspensión, principalmente en los trabajos de movimientos de tierra y demoliciones. El proyecto incluirá un estudio específico de gestión de los residuos de construcción y demolición de acuerdo al Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la

producción y gestión de residuos de construcción y demolición. En dicho estudio se prestará especial atención a la gestión de los residuos peligrosos.

El 4 de mayo de 2015, con posterioridad al periodo de información pública, se recibió el informe de la Subdirección General de Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA), de 29 de abril de 2015, en el que considera necesario ampliar la información aportada en relación con la descripción del sistema de instalación de la catenaria, la fauna existente en el entorno y las posibles modificaciones en el funcionamiento de la línea férrea, entre otros aspectos. Asimismo, señala la necesidad de estudiar medidas frente al riesgo de electrocución de la avifauna asociado al feeder de acompañamiento, al situarse este cable fuera de la estructura de la catenaria. Por último, indica que la fase de obras no supondría afecciones graves sobre los hábitats del entorno, siempre y cuando se apliquen las medidas preventivas y correctoras previstas en el estudio de impacto ambiental, así como medidas adicionales de protección ambiental propuestas por dicho organismo, que se incluyen en el condicionado de esta declaración.

### 3.2 Fase previa a la declaración de impacto ambiental:

#### 3.2.1 Información complementaria solicitada por el órgano ambiental.

Con fecha 11 de junio de 2015, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, tras el análisis del resultado de la información pública, solicitó al promotor información complementaria en relación con la descripción y ejecución del proyecto, la contaminación acústica, las medidas anticolidión y antielectrocución de la avifauna, el patrimonio cultural, así como las consideraciones planteadas por la Subdirección General de Medio Natural del MAGRAMA.

Con fecha 10 de agosto de 2015, se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, la respuesta del promotor a las cuestiones planteadas, y también a las indicaciones realizadas por la Subdirección General de Medio Natural del MAGRAMA, en su informe de 29 de abril de 2015, que se integran en el apartado 4 de esta declaración.

En relación con el patrimonio cultural, y tras los trabajos arqueológicos de prospección realizados, la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Castilla y León, el 31 de julio de 2015, informa favorablemente el proyecto, al no existir afección directa y ser compatible con la conservación del patrimonio arqueológico catalogado de Castilla y León, si bien propone la realización de trabajos de control arqueológico de las obras, la plantación de barreras vegetales en zonas donde existan impactos visuales, y la recomendación de conservar el arco de sillería de piedra del actual paso PS04, siempre que se garantice el gálibo necesario para el proyecto de electrificación.

También, indica que el CAT de La Fuente de San Esteban deberá ser objeto de autorización expresa por parte del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, por la posible afección indirecta al Bien de Interés Cultural (BIC), Línea Férrea de La Fuente de San Esteban-La Fregeneda, situado a unos 100 m de la parcela donde se ubicará el citado CAT, BIC cuya tutela corresponde a ese organismo estatal. La Dirección General de Patrimonio Cultural propone alejar el citado CAT de la línea férrea protegida, y disponer de una pantalla vegetal entre ambas infraestructuras, con objeto de minimizar el posible impacto visual.

El promotor contesta que el citado CAT se situará a una distancia mínima de 150 m del BIC de la Línea Férrea de La Fuente de San Esteban-La Fregeneda, no previéndose afección directa o indirecta al mismo, ni potenciales impactos visuales a tener en cuenta. No obstante, durante la fase de proyecto constructivo se recabará la autorización necesaria del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

Por otro lado, señala que resulta técnicamente inviable evitar la demolición del arco de sillería de piedra del actual paso PS04, debido al gran rebaje de la plataforma que se precisaría en ese punto. En este sentido, indica que a lo largo de la línea existen varios pasos de sillería similares sobre los que no se actúa por tener gálibo suficiente.

### 3.2.2 Consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental.

Con fecha 17 de septiembre de 2015, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural solicitó a la Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte su opinión sobre si la ejecución del CAT de La Fuente de San Esteban pudiera causar impactos significativos sobre el BIC, «Línea Férrea de La Fuente de San Esteban-La Fregeneda», teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor, y sobre la necesidad de adoptar medidas adicionales de protección.

Con fecha 13 de octubre de 2015, este Organismo emite informe en el que valora positivamente las medidas preventivas propuestas, puesto que la ejecución de las obras no afectaría al patrimonio histórico, al utilizar la vía férrea existente como vía de transporte y área de trabajo. No obstante, considera que cualquier remoción del terreno es susceptible de descubrir nuevos hallazgos, por lo que recomienda la presencia de un arqueólogo durante esos trabajos.

Por otro lado, propone que la construcción del CAT de La Fuente de San Esteban, prevista en una parcela del entorno de protección del BIC Línea Férrea de La Fuente de San Esteban-La Fregeneda, infraestructura inventariada en el Registro General de Bienes de Interés Cultural, se sitúe lo más alejada posible del BIC, y que se aislen ambas infraestructuras con una pantalla vegetal, a fin de minimizar su impacto visual. En aplicación de la Ley 16/1985, de 25 de junio de Patrimonio Histórico Español, indica que es obligado solicitar autorización previa a esa Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, para cualquier actuación u obra que conlleve la instalación del centro de autotransformación (CAT), dada la ubicación del Bien de Interés Cultural, de gestión estatal, en la misma parcela.

## 4. Integración de la evaluación.

### 4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.

El estudio de impacto ambiental descarta la alternativa 0 o de no actuación, ya que no considera técnicamente viable mantener el tramo de línea férrea, Salamanca-Fuentes de Oñoro, sin electrificar, una vez que se están llevando a cabo las obras de electrificación del tramo anterior Medina del Campo-Salamanca, y que la línea ya se encuentra electrificada a partir de la frontera portuguesa.

El estudio de impacto ambiental compara los sistemas de electrificación en corriente alterna 1x25 kV (previsto inicialmente) y 2x25 kV (proyecto actual), concluyendo que este último presenta las ventajas de mayor separación entre subestaciones eléctricas de alimentación (hasta los 70 km); la disminución de las perturbaciones, que son un 50% inferiores a las que existirían si el tendido eléctrico se realizase con el sistema 1x25 kV; y la disminución de las pérdidas de potencia de transporte de energía.

Desde el punto de vista ambiental, la principal ventaja será evitar la construcción de la subestación de tracción de Yeltes y su línea eléctrica de acometida, de 24,9 km de longitud, que atravesaba espacios incluidos en la Red Natura 2000.

Los dos nuevos CAT necesarios, asociados al sistema 2x25 kV, se ubicarán en terrenos calificados para uso industrial, propiedad de ADIF, dentro de las actuales estaciones de Fuente de San Esteban y de Fuentes de Oñoro. Estos centros de autotransformación son de escasas dimensiones, y se situarán en terrenos adyacentes a la plataforma, en zonas con repercusión ambiental mínima.

### 4.2 Análisis de los Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas, correctoras. Seguimiento ambiental.

#### 4.2.1 Calidad atmosférica, análisis del impacto acústico.

Durante la fase de construcción, las principales afecciones sobre la calidad atmosférica se producirán por el aumento de partículas en suspensión y contaminantes atmosféricos

derivado del tránsito de la maquinaria y movimientos de tierras. El promotor, para reducir el impacto sobre la calidad del aire, propone el riego de zonas de obras, el transporte cubierto de los materiales, la limitación de la velocidad y el mantenimiento adecuado de la maquinaria de obra, de modo que se asegure el cumplimiento de la normativa vigente referente a emisiones atmosféricas.

También se generará un incremento de los niveles sonoros. En este sentido, se adoptarán medidas para atenuarlas tales como limitar el funcionamiento y número de máquinas que trabajen simultáneamente, se utilizarán compresores y perforadoras de bajo nivel sónico, revestimientos elásticos y carenados en tolvas, silenciadores, paneles y cajones fonoabsorbentes, etc. El aumento de los niveles sonoros puede tener una mayor incidencia en las actuaciones en zonas urbanas, especialmente la remodelación del PS01, donde puede afectar a un mayor número de habitantes, si bien en este caso, no se prevén demoliciones y las obras serán de escasa duración. En el resto de los pasos situados en zonas habitadas, tendrán una incidencia menor, bien porque la vía se encuentra atrincherada (PS02 y PS03), o por la existencia de un muro que apantallaría el ruido (PS04).

Los equipos a emplear durante las obras de construcción y demolición inciden, en el peor de los casos, en un entorno de 50 m de radio; a partir de esta distancia, prácticamente todos los equipos generaran niveles sonoros inferiores al nivel límite diurno (60dB(A)).

El proyecto contempla la ejecución de las actuaciones ruidosas en horario diurno (8:00-22:00 h), y la realización campañas de control de emisiones sonoras y de transmisión de vibraciones en las edificaciones, especialmente en los horarios críticos, para garantizar que los valores predominantes no excedan los límites de inmisión permitidos por la normativa vigente. En las obras de los pasos superiores situadas en entorno urbano, se analizará la necesidad de llevar a cabo apantallamientos acústicos temporales.

El tendido de la catenaria implica unas obras progresivas, de escasa duración, y en constante avance, ya que se realizarán mediante equipamientos especiales que avanzarán a lo largo de la plataforma ferroviaria. Y así también, las obras de construcción urbana, consistentes en pequeñas y rápidas excavaciones para establecer las cimentaciones de los postes de catenaria.

Las obras de los centros de autotransformación (CAT), al realizarse en estaciones de ferrocarril en servicio, serán amortiguadas con el ruido generado por la circulación de los trenes y el funcionamiento de las propias estaciones. En las proximidades del CAT de Fuentes de Oñoro, se ubican 9 edificaciones, si bien, al tratarse de una zona llana, no se requerirán grandes movimientos de tierra, por lo que las molestias serán menores. Se realizarán mediciones periódicas del ruido que generen los CAT, y se comprobará que no se sobrepasan los umbrales establecidos en la legislación vigente.

Respecto del funcionamiento de esta infraestructura de transporte ferroviario de interés general, ya existente, aplicaría lo dispuesto en Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y la normativa que la desarrolla: el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, y el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

No obstante, el proyecto de electrificación de la línea no supondrá un aumento drástico del tráfico ferroviario actual. El cambio en el tipo de trenes que circularán por dicha línea ferroviaria después de la electrificación (por el que se sustituirán los trenes diesel por trenes eléctricos), supondrá una disminución tanto de los niveles sonoros, como de las emisiones atmosféricas, que en este último caso serán del orden del 34%. En relación con la reducción del nivel sonoro, el promotor justifica que, de acuerdo a estudios existentes, con los nuevos motores eléctricos se consigue una reducción de alrededor de 8 a 10 dB(A), con respecto a los viejos motores diesel.

#### 4.2.2 Geomorfología, edafología y residuos.

La electrificación de la línea de ferrocarril no supondrá la ocupación de nuevos terrenos con respecto a la situación actual. Los únicos terrenos a ocupar por las actuaciones

proyectadas se restringen a 4.630 m<sup>2</sup>, correspondientes a los CAT situados en las estaciones de Fuente de San Esteban (3.350 m<sup>2</sup>) y Fuentes de Oñoro (1.280 m<sup>2</sup>), propiedad de ADIF. La modificación de los pasos superiores afecta a una superficie estimada de 25.532 m<sup>2</sup>, dentro del dominio público ferroviario y de carreteras.

La mayoría de las actuaciones proyectadas, incluido el parque de maquinaria, zonas de acopio e instalaciones auxiliares, se localizan dentro del dominio público ferroviario o de carreteras, fuera de espacios protegidos, hábitats de interés comunitario, cursos fluviales y zonas de acuíferos, suelos de alta capacidad agrológica, áreas con vegetación de alto valor natural, zonas de interés para la fauna, elementos pertenecientes al patrimonio cultural, vías pecuarias, zonas residenciales, etc.

Durante la fase de construcción, los movimientos de tierra para los desmontes, terraplenes y explanaciones, podrían modificar la morfología natural y al aumento de los procesos erosivos. No obstante, este impacto se considera poco significativo, ya que sólo se prevén pequeñas excavaciones para colocar los postes de la catenaria, los CAT se ubican en zonas llanas, que no requieren grandes movimientos de tierra, y la reposición de los pasos superiores generará taludes muy reducidos, por lo que el impacto sobre la geomorfología será reducido.

Los movimientos de tierras previstos en el proyecto son los siguientes:

- Terraplén (m<sup>3</sup>): 162.
- Desmante (m<sup>3</sup>): 3.600.
- Tierra vegetal (m<sup>3</sup>): 447.
- Suelo seleccionado (m<sup>3</sup>): 4.700.
- Suelo adecuado (m<sup>3</sup>): 2.400.
- Aporte de material externo (m<sup>3</sup>): 7.100.

El estudio contempla que prácticamente todo el material excavado será reutilizado en los rellenos, por lo que no se prevé la utilización de préstamos o vertederos. El aporte de material externo procederá de canteras autorizadas, con planes de restauración aprobados. Asimismo, para la ejecución de la urbanización de los CAT serán necesarios 1.455 m<sup>3</sup> de zahorra artificial, y 1.250 toneladas de mezclas bituminosas, procedentes de instalaciones industriales autorizadas.

La ejecución del proyecto supone, aproximadamente, un consumo de 1.794 m<sup>3</sup> de agua, 7.000 m<sup>3</sup> de hormigón, 189 toneladas de acero y 172 toneladas de aluminio.

Previo al inicio de las obras, se establecerá un Plan de Rutas que minimizará los posibles impactos originados por el tránsito de vehículos. En términos generales, el acceso a las obras se producirá por la propia plataforma ferroviaria y los caminos existentes, evitando la apertura de nuevos accesos. En caso de ser necesarios nuevos caminos de acceso, se comunicará a la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de Castilla y León.

Como medidas de protección del suelo, se procederá a la impermeabilización de las instalaciones auxiliares de obra, que serán retiradas una vez finalizados los trabajos; se delimitarán los perímetros de actuación mediante el jalonamiento de todas las zonas ocupadas por el proyecto; se realizará la retirada, almacenamiento y reutilización de la capa superior de tierra vegetal; el mantenimiento de la maquinaria se realizará en talleres y lugares adecuados para tal fin; se dispondrá de un foso y depósito de recogida de aceite en los autotransformadores; se evitarán los vertidos al terreno; y se dispondrá de un adecuado programa de gestión de residuos.

El proyecto incluye un plan de gestión de residuos. Se contempla la gestión de los residuos de obra, principalmente materiales inertes, estimados en 1.917 m<sup>3</sup>, conforme con el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de residuos de construcción y demolición y la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.

Los residuos peligrosos generados (aceites, envases contaminados, etc.) serán gestionados por gestores autorizados para su traslado posterior a una instalación de tratamiento o vertedero autorizado.

El promotor contempla la restauración ambiental y paisajística de todas las zonas afectadas por las obras incluidas las superficies ocupadas por el parque de maquinaria, acopios temporales e instalaciones auxiliares.

#### 4.2.3 Hidrología.

La línea de ferrocarril atraviesa numerosos cauces fluviales. Las principales afecciones sobre la hidrología superficial derivarían del posible aumento de sólidos en suspensión y a los vertidos accidentales de aceites y combustibles, como consecuencias de las obras. No obstante, las actuaciones proyectadas, se restringen a la plataforma ferroviaria y a superficies inmediatas al entorno de la plataforma por lo que no se espera afección directa sobre los cursos de agua. Los CAT y los pasos cuyo gálibo hay que modificar, no se ubican en zonas próximas a cursos de agua. Podría existir cierta afección puntual en los postes de catenaria que haya que situar en los tramos de plataforma que discurren sobre puentes. En esos casos, se adoptarán medidas específicas para evitar dichas afecciones accidentales, aunque el promotor considera que hay distancia suficiente entre los márgenes de la plataforma y los cursos de agua.

No se prevé ningún efecto barrera o riesgo de inundaciones por represamientos de cauces interceptados, ya que la plataforma ferroviaria existente cuenta con obras de cruce y paso específicas, como son puentes o viaductos en el caso del cruce de ríos de cauce amplio, o bien marcos y obras menores, en el caso del cruce de arroyos, regueros, etc.

Respecto a la hidrología subterránea, las principales afecciones se podrían producir por vertidos contaminantes accidentales derivados de las obras, así como por la posible afección por la interrupción del flujo o de sus áreas de carga y descarga por la impermeabilización de superficies.

La catenaria irá situada sobre la propia plataforma ferroviaria, que discurre principalmente por terrenos con una vulnerabilidad baja y media a la contaminación de aguas subterráneas, al igual que los CAT y los pasos superiores PS07 y PS11. El resto de los pasos superiores situados en el entorno urbano de Salamanca, se localizan en áreas de permeabilidad alta o muy alta, si bien, se ubican en zonas urbanas pavimentadas y no se realizarán excavaciones importantes en estas áreas, por lo que no se prevé riesgo de afección a acuíferos o flujos de agua subterráneos.

Como medidas de protección de la hidrología, el proyecto contempla la impermeabilización de las instalaciones auxiliares, zonas de acopio y parque de maquinaria, las cuales contarán con zanja perimetral y balsas de decantación; se establecerán zonas específicas para el lavado de hormigoneras; se evitará la localización de cualquier obstáculo sobre cauces de drenaje natural, situándose los depósitos de materiales a una distancia mínima de 100 m del cauce de los ríos; la instalación de sistemas de barreras de sedimentación entre la zona de obras y los cursos fluviales cercanos; el control específico de posibles vertidos; y la instalación de un sistema de depuración y tratamiento de aguas y un análisis periódico de las mismas previo a su vertido, el cual contará con la autorización correspondiente.

#### 4.2.4 Espacios protegidos. Flora y fauna.

Parte de las actuaciones proyectadas se ubican en el ámbito del LIC Riberas de los ríos Huebra, Yeltes, Uces y afluentes, ZEPA Campo de Argañán y LIC y ZEPA Campo de Azaba, si bien, la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León considera que el proyecto no causará perjuicio a la integridad citados espacios pertenecientes a la Red Natura 2000.

Por otro lado, parte del trazado de la catenaria, el paso superior PS11 y los dos CAT se localizan en Áreas de importancia para la cigüeña negra, y atraviesa una zona crítica asociada al cauce fluvial Rivera de Azaba; no obstante, la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León considera que las actuaciones proyectadas son compatibles con los objetivos de conservación del Plan de recuperación de la cigüeña negra en Castilla y León.

Las labores de despeje y desbroce y los movimientos de tierras podrían suponer la eliminación de la cubierta vegetal dentro del área de ocupación de las nuevas infraestructuras proyectadas, así como la degradación de las comunidades vegetales próximas. No obstante, la ejecución de la catenaria no conlleva superficie de ocupación alguna fuera de la plataforma existente. Los pasos superiores se localizan bien en el entorno urbano de Salamanca o bien sobre eriales y terrenos de cultivo (PS07 y PS11), donde no existe vegetación natural de interés. Asimismo, los CAT se ubican zonas degradadas dentro de las propias estaciones existentes de ADIF, donde sólo existe la presencia de especies de carácter ruderal, por tanto, no se prevé que la ejecución del proyecto suponga afecciones sobre la vegetación natural existente en el ámbito de actuación.

Por la misma razón, el proyecto no supondrá afección a los distintos hábitats de interés comunitario cruzados por la línea férrea existente. El resto de actuaciones proyectadas se ubican fuera de hábitats de interés comunitario. No se prevé la pérdida, fragmentación y alteración de hábitats, así como tampoco, la destrucción de nidos y madrigueras, dada la escasa ocupación de nuevos terrenos para la ejecución de las actuaciones proyectadas. La instalación de la catenaria no supone ningún efecto barrera adicional sobre la permeabilidad transversal de la fauna respecto a la línea férrea existente.

Durante la fase de obras se puede producir afección a la fauna, como consecuencia de los ruidos, mayor presencia humana, movimiento de maquinaria y otras molestias. No obstante, la ejecución progresiva de las obras a lo largo de la línea férrea permitirá que la fauna pueda desplazarse a zonas sobre las que no se esté actuando.

Durante la fase de explotación, el principal impacto considerado es el riesgo de colisión y/o electrocución de la avifauna con la catenaria, ya que en parte del área de actuación destaca la presencia de aves esteparias y rapaces, y es Área de Importancia para la cigüeña negra.

El promotor señala que la catenaria, al formar parte de una estructura compleja como es la plataforma ferroviaria y equipamientos asociados, presenta una mayor visibilidad respecto a otras líneas eléctricas, haciendo prácticamente inexistente el riesgo por colisión. No obstante, para reducir este riesgo, el promotor contempla el aumento de la visibilidad de los postes, pórticos y ménsulas, siempre que las medidas a adoptar no ejerzan un fuerte impacto paisajístico.

Respecto al riesgo de electrocución, el proyecto contempla el aislamiento, en lo posible, de los distintos componentes del cableado de la catenaria. Los dispositivos que se puedan ubicar en los pasos superiores, cuyo objeto es proteger la catenaria de manipulaciones, deberán ser de material no conductor de electricidad, lo que evitará el riesgo de electrocución de la avifauna.

Durante, al menos, los primeros tres años de la fase de explotación está previsto realizar un seguimiento de la mortalidad de la avifauna por colisión y/o electrocución con la catenaria, según se detalla en el apartado 5 condiciones al proyecto, de esta declaración. Además, tras los resultados del seguimiento, está prevista la adopción de medidas suplementarias, a diseñar en coordinación con el órgano competente de la Junta.

El promotor propone un calendario de obras, de modo que las actividades más ruidosas se minimicen en el periodo coincidente con la época de reproducción de las principales especies faunísticas existentes (esto es, entre marzo y julio), fuera de los periodos de mayor actividad biológica, a primera y última hora del día. Se evitará la ejecución de las tareas ruidosas durante el periodo de cría en aquellos tramos que atraviesan espacios de la Red Natura 2000. Dicho calendario de obras podrá ser modificado por el órgano ambiental competente.

Antes del comienzo de las obras, se consultará al Servicio Territorial de Medio Ambiente de Salamanca, la presencia conocida de nidos o zonas de campeo de cigüeña negra, con objeto de delimitar el área de minimización de molestias.

Durante la ejecución de las obras no se taparán ni obstaculizarán las estructuras y pasos de fauna existentes, garantizando la continuidad de los mismos. Los apoyos de la catenaria se diseñan con celosía abierta que impida el atrapamiento de fauna en su interior.

El proyecto contará con un Plan de Prevención y Extinción de Incendios, especialmente durante la fase de obra, ya que la plataforma existente discurre, en parte del trazado, a través de masas forestales y zonas de matorral y pastizal.

#### 4.2.5 Paisaje.

Durante la fase de explotación, la presencia de algunas infraestructuras proyectadas, especialmente la catenaria, puede suponer una pérdida de la calidad visual del entorno, si bien la presencia de la línea férrea actual, minimiza la intrusión visual y la pérdida de calidad paisajística, e incrementa la capacidad de acogida de la catenaria.

El proyecto contempla la restauración ambiental e integración paisajística de las zonas afectadas por las obras, el desmantelamiento de las estructuras provisionales, la limpieza general de áreas afectadas por las obras y la revegetación con especies herbáceas autóctonas, procedentes de proveedores autorizados. En la zona de los CAT, se procederá a la adecuación de los taludes generados, con formas suaves y redondeadas, buscando conseguir una transición natural hacia el terreno.

#### 4.2.6 Patrimonio cultural.

Dada la localización de las obras, tras la prospección arqueológica intensiva realizada, no se prevé afección sobre yacimientos arqueológicos o elementos pertenecientes al patrimonio cultural, existentes en el entorno.

El promotor señala que el CAT de La Fuente de San Esteban se situará a una distancia mínima de 150 m del BIC Línea Férrea, La Fuente de San Esteban-La Fregeneda, no previéndose afección directa o indirecta al mismo, ni impactos visuales significativos, a lo que contribuye la presencia de otras edificaciones ligadas al uso ferroviario común. No obstante, durante la fase de proyecto constructivo se recabará la autorización preceptiva del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

Las actuaciones proyectadas dentro del casco urbano de Salamanca se encuentran próximas a varios BICs catalogados, o sus entornos de protección, como es el caso de PS01, situado a menos de 100 m del yacimiento Salmántica, si bien, de acuerdo con la Dirección General de Cultura de la Junta de Castilla y León, dadas las características de las actuaciones previstas, que apenas modifican la cota de instalaciones existentes, y la presencia de edificios entre su ubicación y los elementos protegidos, no se prevé ninguna afección directa, por lo que considera el proyecto compatible con la conservación de sus valores.

No obstante, se realizará seguimiento arqueológico, por un técnico cualificado, durante los movimientos de tierras, especialmente durante los trabajos de desbroce previos a la construcción de los CAT, y los pasos superiores que conllevan una ligera modificación de trazado (PS07 y PS11). En caso de detectarse algún yacimiento, hallazgo o indicio de naturaleza arqueológica, se paralizarán cautelarmente las labores, y se comunicará de manera inmediata al Servicio Territorial de Cultura de Salamanca, quién determinará las actuaciones a llevar a cabo para su protección.

Los pasos superiores, PS05 y PS07, dan continuidad a las vías pecuarias Cordel de Merinas de Chamberí y Vereda de los Mártires. El Cordel de Merinas de Chamberí, en el PS05, se encuentra asfaltado y en entorno urbano. Se ha proyectado la demolición del paso y su nueva ejecución con mayor gálibo, por lo que la afección será temporal. Por otro lado, se proyecta la ejecución del PS07, antes de la demolición del paso existente sobre la Vereda de los Mártires, por lo que el impacto será temporal. El promotor contempla la reposición de las vías pecuarias afectadas por el proyecto, en coordinación con el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Salamanca, para garantizar el mantenimiento de sus características y la continuidad de sus usos.

De acuerdo con las recomendaciones de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Castilla y León, en su informe de 31 de julio de 2015, se procurará conservar el arco de sillería de piedra del actual paso PS04.

De no ser factible, se contemplará su reconstrucción, de modo que reproduzca el estilo arquitectónico del paso original.

#### 4.2.7 Medio socioeconómico.

La ejecución de las actuaciones proyectadas puede producir molestias a la población, de modo temporal, por el incremento de los niveles de ruido, movimientos de tierra, tránsito de maquinaria y vehículos, etc., y por la disminución de la permeabilidad territorial, especialmente en el entorno urbano de Salamanca, por la necesidad de los pasos a reponer.

El promotor contempla la reposición de todos los caminos, bienes y servicios afectados por las obras, además de garantizar, en todo momento, el mantenimiento de la permeabilidad territorial durante las obras.

#### 4.2.8 Seguimiento ambiental.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos previstos, y para comprobar la eficacia de las medidas preventivas, correctoras y complementarias, la detección de impactos no previstos y la adopción de medidas para solucionarlos, en caso de no fueran suficientes las inicialmente proyectadas.

El programa de vigilancia ambiental tratará del control de la zona de ocupación de las obras e instalaciones auxiliares, de protección de calidad del aire, de los suelos y del sistema hidrológico, de la vegetación y fauna, de los niveles de ruido y vibraciones, del patrimonio cultural y vías pecuarias, de la restauración ambiental e integración paisajística, etc.

El promotor contempla un seguimiento específico de la electrocución y/o colisión de la avifauna con la catenaria, durante al menos los primeros tres años de la fase de explotación, que se expone en el condicionado.

### 5. Condiciones al proyecto.

Se cumplirán las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor durante todo el proceso de evaluación de impacto ambiental, las cuales se deberán definir a escala de proyecto, así como aquellas que le sean de aplicación en relación al condicionado de las declaraciones de impacto ambiental de los proyectos antecedentes: Electrificación de la línea de alta velocidad Medina del Campo-Salamanca-Fuentes de Oñoro. Corredores 1 y 2 (Valladolid y Salamanca), Resolución de 1 de marzo de 2010, y al Estudio informativo complementario de la electrificación Medina del Campo-Salamanca-Fuentes de Oñoro, Corredor 3 (Valladolid-Salamanca) Resolución de 28 de octubre de 2013.

Además de las medidas mencionadas, se incluirán las siguientes condiciones de protección ambiental:

#### 5.1 Protección contra el ruido.

Durante la fase de obras, se adoptarán las medidas necesarias para reducir los niveles acústicos (control de maquinaria, limitaciones de actuaciones más ruidosas, etc.). Se realizarán mediciones periódicas de ruido y vibraciones durante la fase de ejecución de las obras, en el caso urbano de Salamanca, comprobando que no se sobrepasen los umbrales marcados por la legislación aplicable. De los resultados del programa de vigilancia ambiental durante la fase de obras, se inferirá, en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras previstas.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las 22:00 h y las 8:00 h, en el entorno de los núcleos habitados. En el caso del paso PS01, los trabajos se restringirán en lo posible al periodo diurno y en días laborables, siempre y cuando esto sea posible para garantizar la operatividad de la línea férrea o apeadero cercano. En cualquier caso, se informará debidamente a la autoridad competente, y se limitará el alcance de los trabajos a lo imprescindible, para minimizar la afección a las viviendas más cercanas a las actuaciones.

Para su fase de operación, el proyecto constructivo incluirá un estudio acústico detallado, de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y la normativa que la desarrolla: el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, en lo referente a la

evaluación y gestión del ruido ambiental, y el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Este estudio acústico deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación, en particular, en el entorno urbano de Salamanca y otras zonas habitadas o sensibles. De acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en la legislación mencionada, se elaborarán mapas de ruido con representación de isófonas, para el año previsto de puesta en servicio de la instalación, y para diversos años horizonte, dentro de la vida útil de la infraestructura proyectada. Se considerará el efecto acumulativo o sinérgico de la emisión sonora de otras infraestructuras de la zona (carreteras, áreas industriales, etc.). Este mapa permitirá cuantificar el efecto sobre las edificaciones, teniendo en cuenta su uso.

El estudio determinará, asimismo, la necesidad de desarrollar medidas de protección adicionales para alcanzar los objetivos de calidad acústica recogidos en la legislación anterior. En aquellas zonas donde sean necesarias, estas medidas se proyectarán teniendo en cuenta su integración en el paisaje, o en el entorno urbano que corresponda.

En los tramos que atraviesan espacios de la Red Natura 2000 y otras zonas sensibles, en epígrafe posterior se detallan condiciones acústicas específicas.

## 5.2 Protección de la hidrología.

Según recomienda la Confederación Hidrográfica del Duero:

Se procurará la menor afección posible a los elementos que integran el dominio público hidráulico. Los acopios de materiales se ubicarán, como mínimo, a una distancia de 100 m del cauce de los ríos, de manera que se impida cualquier riesgo de vertido sobre las aguas superficiales o subterráneas, ya sea directo o indirecto, por escorrentía, erosión, infiltración u otros mecanismos.

Se evitará la intercepción de cauces públicos o la modificación de los mismos.

En la ubicación de las instalaciones auxiliares, se deberá evitar la ocupación del dominio público hidráulico y de la zona de servidumbre de los cauces. Se evitará también, en la medida de lo posible, la ocupación de la zona de policía de cauce público y de terrenos situados sobre materiales de alta permeabilidad.

Las aguas residuales sanitarias generadas se dispondrán en un depósito estanco, sin salida al exterior, para ser retiradas de forma periódica para su tratamiento mediante gestor autorizado.

Se mantendrá la vegetación de ribera, especialmente la autóctona, que pueda existir en la zona de actuación, tanto arbórea como arbustiva, puesto que desempeña importantes funciones ecológicas e hidrológicas, especialmente en los tramos de los ríos Huebra y Yeltes, catalogados como LIC.

Todas las actuaciones que se realicen en dominio público hidráulico o zona de policía de cauce público, así como el posible vertido en zona de dominio público hidráulico y captaciones de aguas públicas, deberán contar con la preceptiva autorización del organismo de cuenca.

## 5.3 Protección de la vegetación y del paisaje. Tratamiento de residuos.

Previo al inicio de las obras, se realizará una prospección de los terrenos nuevos afectados por las obras, en la época adecuada y por técnico especializado, en la que se identifique la presencia de las especies vegetales de interés, y se definirán las medidas adecuadas para su protección, en coordinación con el órgano ambiental competente de Castilla y León.

Se diseñarán jalonamientos estrictos para los ejemplares arbóreos próximos a la línea férrea, respetando la proyección de la copa y, si fuese necesario, disponiendo protección alrededor de los troncos para evitar posibles afecciones.

En caso necesario, las cortas de arbolado se limitarán a los pies estrictamente necesarios para garantizar la seguridad de la catenaria, debiendo obtenerse previamente la autorización del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Salamanca. En el caso de que

fuese necesario podar la vegetación arbórea, por superar la altura de seguridad, se ajustará al mínimo imprescindible y se ejecutará con arreglo a criterios selvícolas.

En el proyecto constructivo, se incluirá un plan de prevención y extinción de incendios para los periodos de ejecución y funcionamiento de las infraestructuras proyectadas.

Si se requiera la apertura de nuevos caminos de acceso, se comunicará a la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

Se incluirá un proyecto de restauración ambiental y revegetación paisajística de todas las zonas afectadas por el proyecto. En las siembras y plantaciones se tendrá en cuenta lo dispuesto en la Ley 30/2006, de 26 de julio, de semillas y plantas de vivero y de recursos filogenéticos.

El proyecto incluirá un plan de gestión de residuos, tanto inertes como residuos peligrosos, conforme con el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de residuos de construcción y demolición, la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, y el Plan Regional de Residuos de Castilla y León. Los residuos peligrosos generados (aceites, envases contaminados, etc.) se entregarán a gestores autorizados, para su traslado posterior a una instalación de tratamiento o vertedero autorizado.

#### 5.4 Protección de los espacios protegidos. Protección de la fauna.

Antes del comienzo de las obras, se consultará al Servicio Territorial de Medio Ambiente de Salamanca, la presencia conocida de nidos o zonas de campeo de cigüeña negra, con objeto de delimitar el área de minimización de molestias.

Además, se realizará una prospección de la zona, por parte de técnico cualificado, con objeto de detectar otros posibles nidos y refugios de fauna. En caso de detectar la presencia de especies protegidas, en particular, de cigüeña negra o de aves rapaces, se pondrá en conocimiento del órgano ambiental competente.

Durante la instalación de la catenaria en las zonas de cruce con los espacios de la Red Natura 2000, los trabajos se restringirán, siempre que sea posible, a la propia plataforma ferroviaria existente, evitando la apertura de nuevos accesos, la localización de acopios o instalaciones auxiliares, y minimizando al máximo la circulación de personal, vehículos y maquinaria en dichos espacios protegidos.

Se confeccionará un calendario de obras, que será supervisado por el órgano competente de la Junta de Castilla y León, a fin de evitar realizar las obras de mayor impacto durante los períodos sensibles de reproducción y cría de las principales especies faunísticas existentes en el ámbito de actuación, esto es, entre marzo y julio (ambos inclusive). Asimismo, se ejecutarán los trabajos más ruidosos fuera de los periodos de mayor actividad biológica, a primera y última hora del día. También, en los tramos que atraviesan espacios de la Red Natura 2000, evitando la ejecución de las tareas ruidosas durante el periodo de cría. El periodo de realización de las obras podrá modificarse, siempre y cuando se disponga de la autorización expresa del órgano ambiental competente de Castilla y León.

El cableado que compone la electrificación contará con el mayor nivel de aislamiento posible.

Durante la fase de explotación se realizará un seguimiento de la mortalidad de la avifauna por colisión y/o electrocución con la catenaria, así como de la aparición de nidos de especies amenazadas sobre los apoyos, según se detalla en el apartado 5.7 especificaciones para el seguimiento ambiental. Se informará al órgano competente de Castilla y León, de forma inmediata, de cualquier incidente que se produzca en las instalaciones proyectadas con relación a la avifauna existente (colisión, nidificación, etc.).

Tras la puesta en marcha del proyecto, a la vista del resultado del plan de vigilancia de la avifauna, en caso necesario, y previa coordinación con el órgano competente de la Junta de Castilla y León, se estudiará la posibilidad de instalación de balizas anticolidión en el cable de tierra (retorno y guarda) y feeder, al menos, en las zonas más sensibles para la avifauna, y especialmente en las zonas de cruce de cauces y zonas utilizadas frecuentemente por la cigüeña negra.

En el caso de aparición de nidos de especies amenazadas sobre los apoyos, que pudieran suponer un problema para el correcto funcionamiento o mantenimiento de la catenaria, se comunicará al órgano competente de la Junta de Castilla y León, con objeto de adoptar las medidas adicionales de protección, más oportunas.

#### 5.5 Protección del patrimonio cultural.

Durante la fase de construcción, se realizará un control y seguimiento arqueológico de todos los movimientos de tierra en cotas bajo la rasante natural, incluidos los desbroces, zonas de acopios, instalaciones auxiliares, caminos de tránsito, etc., a realizar por técnico especializado.

Si como resultado de este control se confirmara la existencia de restos arqueológicos que pudieran verse afectados, se procederá de forma inmediata a la paralización de los trabajos de obra y al balizamiento de la zona de afección, y se actuará conforme a lo establecido en la Ley de Patrimonio Cultural de Castilla y León (Ley 12/2002, de 11 de julio) y Reglamento para la Protección del Patrimonio Cultural de Castilla y León (Decreto 37/2007, de 19 de abril).

Entre el centro de autotransformación (CAT) de La Fuente de San Esteban, y la línea férrea La Fuente de San Esteban-La Fregeneda, al objeto de mitigar la incidencia visual de esta infraestructura desde el BIC, se adoptarán medidas tales como implantar una barrera vegetal con especies arbustivas y arbóreas autóctonas, o mediante el diseño exterior de la caseta que alberga el CAT, para su integración en el entorno, u otras medidas que a tal fin se establezcan en la autorización estatal pertinente, de la Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Asimismo, en el entorno del citado BIC, se balizará la zona de obras antes del inicio de las mismas, evitando que la maquinaria circule fuera del área de ocupación.

Para poder realizar cualquier actuación sobre los terrenos de las vías pecuarias afectadas deberá contarse previamente con la autorización del organismo autonómico competente de la Junta de Castilla y León.

Respecto del actual paso PS04, se procurará conservar el arco de sillería de piedra. De no ser factible, se contemplará la reconstrucción de ese arco reutilizando, en lo posible, los materiales retirados del arco inicial, de modo que reproduzca el estilo arquitectónico del paso original, trabajos que se llevarán a cabo bajo la supervisión del organismo autonómico competente.

#### 5.6 Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.

Durante la modificación de los pasos superiores afectados por el proyecto se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio para vehículos y personas, en especial en las zonas más próximas a las zonas urbanizadas, mediante una cuidadosa planificación del calendario de los trabajos, horario de los mismos, sistemas constructivos, desvíos provisionales, reposición de servicios, etc. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

Se repondrán todos bienes y los servicios afectados en coordinación con las entidades responsables de su gestión.

#### 5.7 Especificaciones para el seguimiento ambiental.

El proyecto constructivo incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental, y en las condiciones de la presente declaración, de forma diferenciada para las fases de construcción y de explotación.

Se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Se designará un Director Ambiental de

las obras que, sin perjuicio de las competencias del Director Facultativo de las obras, será el responsable del seguimiento y vigilancia ambiental, lo que incluirá, además del cumplimiento de las medidas propuestas, la presentación de un registro del seguimiento de las mismas y de las incidencias que pudieran producirse, ante los organismos competentes, así como de recoger las medidas suplementarias a adoptar, no contempladas en el estudio de impacto ambiental.

Se prestará especial atención y serán objeto específico de seguimiento los siguientes aspectos:

En la fase de construcción: control del movimiento de tierras y de protección y conservación de los suelos, control de la calidad de las aguas y del sistema hidrológico, control de la protección de la vegetación y la fauna, tareas de recuperación ambiental e integración paisajística, control de los niveles de ruido y vibraciones, control de la gestión de residuos, protección del patrimonio cultural y mantenimiento de la permeabilidad territorial.

En la fase de explotación: control de los niveles de ruido, tareas de recuperación ambiental e integración paisajística, y seguimiento de la mortalidad de la avifauna por colisión o electrocución con la catenaria.

Se diseñará un plan de seguimiento y vigilancia específico de la avifauna existente en el ámbito de actuación, de al menos 3 años de duración, a realizar por técnico cualificado, que se integrará dentro del programa de vigilancia ambiental, y que deberá incluir los siguientes apartados:

Metodología empleada: épocas de muestreo, frecuencia, delimitación del espacio en que realizará, prestando especial atención a las zonas faunísticas más sensibles, como es el caso de la Red Natura 2000 y áreas de importancia y zonas críticas para la cigüeña negra.

Un inventario detallado de especies susceptibles de sufrir colisión o electrocución en el ámbito definido en el estudio de impacto ambiental, que incluya un estudio de índices de abundancia.

Un estudio del comportamiento de las aves debido a la construcción y funcionamiento de la catenaria.

Control semanal de la mortalidad de las aves en una banda de 20 m, a cada lado de la catenaria, durante el periodo reproductor, y en las zonas faunísticas más sensibles (Red Natura 2000 y áreas de importancia, y zonas críticas para la cigüeña negra), identificando el número de individuos afectados de cada especie, edad, sexo, etc.

Incidentes de nidificación en los postes de la catenaria.

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Electrificación de la línea Medina del Campo-Salamanca-Fuentes de Oñoro, tramo Salamanca-Fuentes de Oñoro, al concluirse que siempre y cuando se autorice en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedarán adecuadamente protegidos el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 41.3 de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, y se comunica a Subdirección General de Planificación Ferroviaria, Secretaría General de Infraestructuras, Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 16 de noviembre de 2015.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Pablo Saavedra Inaraja.

