

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 23520** *Resolución de 7 de noviembre de 2023, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Estudio complementario al «Estudio informativo para el soterramiento del ferrocarril en Torrelavega» del aparcamiento subterráneo junto a la nueva estación en Torrelavega».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 15 de junio de 2020, tiene entrada el proyecto «Estudio Informativo del soterramiento del ferrocarril en Torrelavega», cuya declaración de impacto ambiental fue dictada por Resolución de 18 de mayo de 2022 y publicada en el BOE, con fecha 26 de mayo de 2022.

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) solicita la tramitación de procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria de la actuación sobre el aparcamiento de la estación existente, como elemento necesario en todas las estaciones, no evaluado con anterioridad.

Analizado el expediente, esta Dirección General remite un requerimiento de información adicional al promotor sobre el aparcamiento.

Con fecha 22 de marzo de 2022, la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria aprueba provisionalmente el «Estudio Complementario al “Estudio Informativo para el soterramiento del ferrocarril en Torrelavega” del aparcamiento subterráneo junto a la nueva estación en Torrelavega».

Con fecha 2 de enero de 2023, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto «Estudio Complementario al “Estudio Informativo para el soterramiento del ferrocarril en Torrelavega” del aparcamiento subterráneo junto a la nueva estación en Torrelavega», remitida por la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como promotor y órgano sustantivo.

Alcance de la evaluación

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor para el proyecto «Estudio Complementario al “Estudio Informativo para el soterramiento del ferrocarril en Torrelavega” del aparcamiento subterráneo junto a la nueva estación en Torrelavega» y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo analizados por el promotor, así como los efectos sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto, incluyendo el proceso de participación pública y consultas.

Esta evaluación no incluye aspectos de seguridad de las instalaciones y dispositivos eléctricos, de seguridad y salud en el trabajo u otros, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos y están fuera del alcance de la evaluación ambiental.

La presente evaluación se realiza para el nivel de detalle del proyecto correspondiente a un estudio informativo, de conformidad con el apartado 3 del artículo 5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario. La adecuada evaluación de algunos impactos ambientales a la escala de detalle de cada uno de los proyectos constructivos que posteriormente desarrollarán el estudio informativo requiere que el promotor realice análisis adicionales adecuados a su superior nivel de detalle, que

informe de sus resultados a las administraciones públicas afectadas y que considere sus sugerencias, en caso de haberlas, en la definición final de cada proyecto constructivo, previamente a su aprobación por el órgano sustantivo.

1. Descripción y localización del proyecto

El proyecto se localiza en el término municipal de Torrelavega, en la comunidad autónoma de Cantabria. Tiene como objeto desarrollar el diseño del aparcamiento subterráneo junto al soterramiento del ferrocarril a su paso por el centro de la localidad de Torrelavega, para lo cual se define su estructura, arquitectura, instalaciones, y accesos, tanto peatonales como viarios.

El aparcamiento subterráneo proyectado comparte su pantalla norte con el soterramiento de la vía ferroviaria, por ello el promotor considera que la parte central del soterramiento de las vías, junto con la nueva estación y el aparcamiento, se han de realizar de forma simultánea. En caso de no ejecutarse el aparcamiento subterráneo, la viabilidad del soterramiento del ferrocarril no se vería comprometida.

La superficie aproximada del aparcamiento subterráneo es de 4.780 m², de forma más o menos rectangular con 76 m de longitud en sentido paralelo al soterramiento de la vía ferroviaria, y 61 m de anchura en sentido perpendicular al mismo. El alzado será de una planta subterránea, adosada a la pantalla exterior del soterramiento de las vías ferroviarias, y con un acceso rodado desde la calle Pablo Garnica a través de un nuevo vial de doble sentido que conecta con cada una de las rampas, de 4 m de anchura cada una, que comunican con el nivel inferior del aparcamiento. La entrada es independiente de la salida, proyectándose una rampa de entrada perpendicular al soterramiento y otra rampa de salida paralela al mismo.

El aparcamiento dispondrá de 117 plazas para vehículos y dos viales de circulación de 6,10 m de anchura cada uno.

El acceso peatonal se realizará a través de 4 núcleos de comunicación compuestos por escaleras y ascensores. El recinto proyectado cuenta además con 460 m² adicionales para cuartos técnicos e instalaciones necesarias.

Otras actuaciones incluidas en el proyecto son las reposiciones de los servicios urbanos afectados, la urbanización exterior mínima asociada al acceso del nuevo aparcamiento, y la demolición de dos edificaciones ubicadas en la zona del actual aparcamiento en superficie. Uno de ellos es el edificio de la cafetería y viviendas propiedad de ADIF, de unos 360 m² y dos alturas; el otro es un edificio auxiliar con una superficie de unos 660 m² y dos alturas, ambos se encuentran actualmente vacíos y en desuso.

La duración estimada de los trabajos necesarios para construir el aparcamiento subterráneo es de 19 meses.

El estudio informativo y el estudio de impacto ambiental se encuentran a disposición del público en el siguiente enlace:

<https://www.mitma.gob.es/ferrocarriles/estudios-en-tramite/estudios-y-proyectos-en-tramite/estudio-complementario-al-estudio-informativo-para-el-soterramiento-del-ferrocarril-en-torrelavega-del-aparcamiento-subterraneo-junto-la-nueva-estacion-en-torrelavega>

2. Tramitación del procedimiento

De conformidad con el artículo 36 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el órgano sustantivo somete a información pública el Estudio Complementario, mediante anuncio en el BOE de 4 de abril de 2022 y en el portal web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Asimismo, de acuerdo con el artículo 37 de la citada Ley, con fecha 22 de marzo de 2022, el órgano sustantivo consulta a las administraciones públicas afectadas y las personas interesadas tal y como se recoge el Anexo I de la presente resolución.

El 2 de enero de 2023, tiene entrada el expediente para el inicio del trámite de evaluación de impacto ambiental ordinaria del «Estudio Complementario al “Estudio Informativo para el soterramiento del ferrocarril en Torrelavega” del aparcamiento subterráneo junto a la nueva estación en Torrelavega».

El 20 de abril de 2023, en virtud de lo dispuesto en el artículo 40.3 de la Ley de evaluación ambiental se solicita al promotor información actualizada y de detalle sobre la vulnerabilidad del proyecto ante accidentes graves o catástrofes, la justificación de las alternativas, la gestión del excedente de tierras y la cartografía del proyecto en formato compatible con los sistemas de información geográfica. Se recibe contestación el 9 de junio de 2023.

3. Análisis técnico del expediente

a. Análisis de alternativas.

El Estudio Complementario, plantea la alternativa cero o de no actuación, la cual queda descartada por las alegaciones recibidas durante el «Estudio Informativo para el soterramiento del ferrocarril en Torrelavega», en las que se recalca la necesidad de contar con un aparcamiento, por ser este un elemento indispensable para los usuarios.

El promotor justifica la ausencia de otras alternativas de ubicación ya que el aparcamiento está asociado al servicio ferroviario y debe estar lo más cerca posible del mismo. Además, sería necesario realizar expropiaciones para encontrar otro emplazamiento en la zona y su construcción va en consonancia con las peticiones del Ayuntamiento de Torrelavega y ADIF, principales actores de la actuación.

El promotor presenta dos soluciones constructivas diferentes y técnicamente viables:

– Alternativa 1-Jet-Grouting: Consiste en la ejecución del soterramiento por recintos estancos con tapón de fondo e infiltraciones impermeabilizantes en el terreno. Una inyección descontrolada podría permeabilizar la zona más allá de la cota de empotramiento de las pantallas, lo que acentuaría el efecto barrera y lo haría irreversible.

– Alternativa 2-Bombeos: Se basa en la ejecución del soterramiento por recintos estancos con bombeos de achique y restitución de flujo. Se asume, al menos, un pozo de bombeo por recinto, con una profundidad suficiente que permita la rebaja del nivel de agua por debajo de la cota de excavación en las zonas más alejadas de la celda. Una vez finalizada la obra se retiran los bombeos y se espera una rápida recuperación de los niveles de agua, dada la elevada permeabilidad de los materiales geológicos afectados, aunque no se recuperará la situación original debido al efecto barrera de las pantallas.

El promotor analiza los impactos generados por cada una de ellas e informa que las dos se consideran técnica y ambientalmente adecuadas, y presentan similar comportamiento en lo que se refiere a la afección hidrogeológica que producen. Por ello, concluye que la selección de alternativa queda a expensas de análisis más detallados en posteriores fases de desarrollo, aunque destaca que «a priori, las medidas de restitución del flujo para la zona del aparcamiento serían las coincidentes con las propuestas para la estructura ferroviaria soterrada».

En la contestación de 9 de junio de 2023, se indica que el Estudio Complementario se aprobó provisionalmente antes de la aprobación definitiva del Estudio Informativo, por lo que no se pudo especificar que la alternativa finalmente seleccionada sería la «Alternativa 2. Bombeos», adoptada mediante Anuncio de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria sobre la aprobación del expediente de información pública y audiencia y la aprobación definitiva del «Estudio Informativo del Soterramiento del Ferrocarril en Torrelavega (Cantabria)», publicado en el BOE n.º 195, de 29 de junio de 2022.

b. Tratamiento de los principales impactos del proyecto.

A la vista del estudio de impacto ambiental (en adelante EsIA), de las contestaciones a las consultas recibidas y a la documentación adicional remitida por el promotor, se resumen a continuación los principales impactos potenciales y su tratamiento.

El EsIA describe los impactos potenciales sobre los factores del medio para ambas alternativas planteadas.

Suelo y geomorfología.

La localidad de Torrelavega se sitúa sobre el sistema de terrazas asociado a los ríos Saja y Besaya que confluyen al noroeste de la ciudad. Las unidades geológicas afectadas por el trazado del soterramiento son los depósitos de terraza y aluviales más recientes asociados a la dinámica fluvial de los ríos Saja y Besaya, así como a la de los arroyos Cristo-Campuzano, Sorravides e Indiana, tributarios del río Saja por su margen derecho. Estos depósitos aluviales están constituidos por materiales que forman un acuífero libre de elevada permeabilidad con un nivel freático muy próximo a la superficie y que conecta con los cauces de los ríos Saja y Besaya.

El ámbito de actuación del proyecto queda reducido a los terrenos ocupados por el aparcamiento actual de la estación en superficie, sobre un área ya urbanizada. El promotor califica el impacto de ocupación del suelo como compatible durante la fase de obras. Además, durante la fase de explotación se producirá un incremento de la superficie disponible para la población, ya que la ejecución de la obra supone la liberación de aproximadamente 6.500 m² de suelo urbanizable.

Durante la fase de construcción, el EsIA indica que la alteración de la geología y geomorfología se producirá como consecuencia de los movimientos de tierras que se requieren para la ejecución del aparcamiento subterráneo (excavaciones y perforaciones) y la reposición de los servicios afectados, y considera los impactos como compatibles.

Se prevé un excedente de tierras procedente de las actuaciones del soterramiento del aparcamiento de 33.422,84 m³. Este excedente será llevado a plantas de valorización y canteras en activo cercanas y con capacidad para albergar los excedentes de tierras, por lo que no será necesario abrir nuevas zonas de vertido y no se generará ningún impacto negativo sobre el medio ambiente.

Las tierras excavadas no se acopiarán en obra, por lo que el riesgo de colapso es nulo. Además, será preciso el aporte de materiales externos a la obra, para lo que se acudirá a canteras activas y plantas de suministro.

El promotor propone tres zonas de instalaciones auxiliares (ZIAs), dos de ellas localizadas sobre terrenos pavimentados, y otra sobre terreno no asfaltado. Las tres serán compatibles con las actuaciones del soterramiento de la línea de ferrocarril y la nueva estación.

Durante la ejecución de la campaña geotécnica, no se han detectado evidencias de la presencia de contaminantes en el subsuelo, aunque esto no puede descartarse ya que el uso del suelo está ligado al transporte por ferrocarril.

Entre las medidas preventivas y correctoras propuestas, se encuentra el control de la superficie de ocupación exterior a la zona de obras, así como el control y correcta gestión de los suelos contaminados, en caso de localizarse.

Para asegurar la mínima afección a los factores de geomorfología y suelo, estas medidas se incorporan a la presente resolución.

Hidrología superficial y subterránea.

El núcleo urbano de Torrelavega se encuentra situado en la Unidad Hidrogeológica 01.11 Santander-Camargo. La zona de la terraza inferior del sistema fluvial Saja-Besaya donde se sitúa la traza del proyecto, junto a los materiales depositados en el fondo de los cauces y llanura de inundación de los ríos y arroyos, forma un acuífero aluvial único conectado con dichos ríos.

Según recoge el EsIA, durante la fase de obras, se podría producir un descenso del nivel piezométrico del acuífero al drenarlo temporalmente para proceder a las labores de obra «en seco». El drenaje del acuífero, de manera temporal, podría producir una disminución de las presiones efectivas sobre el terreno y/o inducir procesos de compactación en aquellos depósitos cuaternarios constituidos por sedimentos de granulometría fina saturados de agua, con la posible subsidencia del terreno. Para evitar y minimizar este potencial impacto, el promotor propone la colocación de portillos o sifones, permitiendo la continuidad del flujo de agua.

Por otra parte, en relación con el funcionamiento hidráulico del acuífero se podría producir un efecto barrera sobre el flujo subterráneo del acuífero interceptado, que se haría permanente durante la fase de explotación.

Además, se indica que el efecto barrera es mayor en la «Alternativa 2-Bombeos» que en la «Alternativa 1-Jet-Grouting», ya que, en la primera, la profundidad de las pantallas es mayor y, además, la longitud de las pantallas que habría que empotrar en la base del acuífero es también más elevada. Este efecto barrera provocaría importantes ascensos piezométricos al sur o aguas arriba del soterramiento, y descensos al norte o aguas abajo del mismo. Para evitar este potencial impacto, además de las medidas propuestas en el EsIA, se recogen medida según el criterio técnico de este órgano ambiental en el condicionado de la presente resolución.

Aparte del propio impacto sobre el acuífero, las variaciones piezométricas podrían inducir efectos negativos sobre las edificaciones y obras preexistentes, y sobre las propias actuaciones previstas, como subpresiones y filtraciones en plantas de sótanos, zonas encharcadas en superficie o afecciones a la cimentación de edificios. En este sentido, cabe destacar el hecho de que varios edificios situados al sur de la traza mantienen actualmente bombeos de achique en sus plantas de sótano.

Para evitar o minimizar el efecto barrera el EsIA señala que una permeabilización del 30% de la estructura a través de la instalación de portillos y sifones, reducirá a un máximo tolerable de $\pm 0,5$ m la variación de los niveles piezométricos en el entorno de la misma.

Los portillos son huecos que quedarían por encima de la losa superior del falso túnel o por debajo de la losa inferior, permitiendo que el flujo del acuífero discorra libremente por esas zonas, evitando su total interrupción. Esta sería una medida definitiva que no necesitaría mantenimiento. Por su parte los sifones están constituidos por un pozo de admisión exterior a la pantalla del túnel, que recoge el flujo subterráneo aguas arriba y, por un pozo de inyección de idénticas características, introduce el agua en el acuífero aguas abajo. Ambos pozos deben estar conectados entre sí por debajo del nivel freático.

La Confederación Hidrográfica del Cantábrico determina que el proyecto constructivo que se desarrolle posteriormente deberá incluir medidas correctoras y compensatorias durante la fase de explotación, tales como bombeos o achiques, independientemente de la instalación de portillos o sifones, para evitar el empeoramiento permanente del flujo subterráneo y su efecto sobre los niveles piezométricos, debiendo incluir el coste económico de dichas medidas y su seguimiento ambiental. Además, se deberá considerar el efecto derivado de la ejecución de las obras sobre las concesiones inscritas en el Registro de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico para el ámbito del proyecto. Por ello, si de la ejecución de este, se derivase cualquier tipo de afección a derechos inscritos, el promotor deberá realizar las medidas necesarias para evitar o minimizar las mismas. En todo caso y con independencia de la responsabilidad administrativa en que pudiera incurrir, el promotor habrá de compensar por los eventuales daños producidos a los titulares a tales derechos. Finalmente, propone una serie de medidas preventivas para evitar alteraciones sobre la calidad de las aguas superficiales y subterráneas, que se recogen en el apartado de condiciones de la presente resolución.

El Instituto Geológico y Minero de España (IGME) establece que, en caso de que la alternativa seleccionada sea la Alternativa 2-Bombeos, se deberá prestar especial

atención a la posible aparición de subsidencias que pudieran derivarse de la depresión del nivel piezométrico.

El promotor acepta estas condiciones en su contestación e indica que serán consideradas en el proyecto de construcción.

Para asegurar la protección de las aguas, se incluyen condiciones al final de la presente resolución.

Atmósfera.

Durante la fase de construcción, el EsIA expone que el efecto de las acciones previstas sobre la calidad del aire se restringe a la emisión de partículas contaminantes a causa de la maquinaria de obra y al incremento de partículas en suspensión debido a los movimientos de tierras en el entorno urbano inmediato a las obras y zonas circundantes.

Al realizarse una parte de la excavación bajo losa, se limitará notablemente el impacto y, además, se proponen una serie de medidas preventivas para evitar y minimizar los impactos, entre las que destacan: cubrir los camiones de transporte de tierras, riego de superficies para evitar el aumento de partículas en suspensión, limitación de la velocidad de circulación en zona de obras, correcta ubicación de las zonas de acopio de materiales e instalación de zonas de lavado de ruedas.

Por otra parte, se prevé un incremento de los niveles sonoros debido principalmente a las labores de excavación y ejecución de los muros pantalla, los gatos de anclaje, demoliciones de estructuras y movimiento de tierras.

En cuanto a la fase de explotación, se producirá una reducción de las emisiones por el aumento del uso del transporte público, en este caso el ferrocarril, en lugar del uso del vehículo privado.

La Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático del Gobierno de Cantabria informa que, durante la fase de obras, se deben tener en cuenta los valores límite de inmisión de ruido para sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial, establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

El promotor muestra su conformidad con la propuesta de este organismo y la presente resolución recoge la instalación de pantallas acústicas móviles durante la ejecución de las obras, con el fin de minimizar la posible afección.

Vegetación y hábitats de interés comunitario (HIC).

La zona de actuación del proyecto se ubica en un entorno urbano donde la vegetación se concentra en las zonas verdes municipales, vías públicas y jardines de propiedades particulares, algunos próximos a la actual línea ferroviaria.

El EsIA indica que en la zona de ocupación del aparcamiento no existe vegetación natural o artificial, siendo los ejemplares arbóreos más próximos al aparcamiento 4 tilos (*Tilia sp.*) que no se verán afectados por la ejecución del proyecto, protegiendo sus troncos en cualquier caso durante la ejecución de las obras. Asimismo, las zonas de instalaciones auxiliares previstas se localizan sobre superficies degradadas en las que no existe vegetación de interés, a excepción de la ZIA-3, donde será necesario desbrozar la vegetación ruderal herbácea.

Finalmente, las medidas ya mencionadas, encaminadas a evitar o minimizar la emisión de partículas, servirán para la protección de la vegetación del ámbito de estudio, así como las condiciones incorporadas al final de esta resolución.

No existen Hábitats de Interés Comunitario en la zona de actuación.

Fauna.

La fauna de la zona de estudio tiene una alta tolerancia a ambientes antrópicos, con elevada contaminación acústica y lumínica. Las actuaciones asociadas al aparcamiento inciden directa y exclusivamente en un hábitat urbano muy antropizado, encontrándose

muy alejadas del hábitat ribereño ligado a los ríos Saja y Besaya. Asimismo, no existe ningún corredor faunístico que se pueda ver afectado.

Las especies que podrían verse afectadas por el proyecto están habituadas a la presencia del hombre, entre ellas destacan la lechuza común (*Tyto alba*), autillo (*Otus scops*), paloma bravía (*Columba livia*), vencejo común (*Apus apus*), golondrina común (*Hirundo rustica*), avión común (*Delichon urbicum*), colirrojo tizón (*Phoenicurus occhruros*), urraca (*Pica pica*), estornino negro (*Sturnus unicolor*), gorrión común (*Passer domesticus*) o gorrión molinero (*Passer montanus*). En cuanto a los mamíferos, destacan las especies de erizo europeo (*Erinaceus europaeus*), el topillo campesino (*Microtus arvalis*), el ratón de campo (*Apodemus sylvaticus*) o el ratón casero (*Mus domesticus*). El EsIA concluye que la construcción del aparcamiento subterráneo no afecta a especies sensibles.

Se valoran las afecciones a la fauna durante la fase de construcción como indirectas, derivadas principalmente de las actividades de obra, como incremento en los niveles de ruido o molestias de carácter temporal y puntual. El EsIA incluye medidas preventivas como la minimización de ocupación de superficies y la ubicación adecuada de los elementos de vallado y protección perimetral de obra.

Espacios naturales protegidos y Red Natura 2000.

La Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático del Gobierno de Cantabria confirma que la zona de actuación se encuentra fuera del ámbito territorial de los espacios naturales protegidos de la Comunidad Autónoma, y por tanto no se determinan afecciones a la Red de Espacios Naturales Protegidos de Cantabria.

Paisaje.

El ámbito de estudio se encuentra enmarcado en la unidad paisajística correspondiente al paisaje urbano, constituido por el propio núcleo de Torrelavega, con carácter meramente antrópico.

Según indica el EsIA, la calidad paisajística de la unidad donde se encuadra el aparcamiento es baja. Los impactos paisajísticos provocados por la actuación estarán ligados a la implantación temporal de zonas de instalaciones auxiliares, zonas de acopios, presencia de vallado de obra e incremento de tráfico pesado. Respecto a las medidas de integración paisajística, se plantea la limpieza de toda la zona, así como la retirada y adecuada gestión de los residuos.

En fase de explotación, el soterramiento supondrá una mejora de la calidad paisajística urbana. Y, además, se recogen recomendaciones para la consecución de este objetivo en el condicionado de esta resolución.

Población y salud humana.

Los principales impactos potenciales sobre la población, derivados de la construcción y explotación del aparcamiento subterráneo, son las alteraciones en el tráfico, el efecto barrera sobre la población y efectos sobre la movilidad. El promotor propone medidas como el correcto diseño de los itinerarios de la maquinaria y camiones de transporte de residuos y excedentes de tierras, evitando o minimizando las rutas que atraviesan núcleos urbanos y rurales. Además, se evitarán las horas punta siempre que sea posible y se limitará la velocidad a 20 km/h.

Durante la fase de obras, la población se verá afectada como consecuencia del incremento de los niveles de ruido, emisiones de partículas y gases derivados de los procesos de excavación, uso de maquinaria pesada y tráfico de vehículos. Este impacto se considera compatible tras aplicar medidas preventivas específicas como la instalación de pantallas acústicas móviles, y la organización y planificación de rutas y trabajos de maquinaria ruidosa.

Las principales fuentes de ruido se localizarán en el actual aparcamiento en superficie, generando una afección sonora significativa en momentos puntuales sobre la

primera línea residencial que linda con el aparcamiento. Se plantean medidas protectoras como el correcto uso y funcionamiento de la maquinaria de obra, la adopción de buenas prácticas durante la realización de las actuaciones manteniendo los niveles de ruido dentro de los límites legales y una adecuada planificación de la obra. En caso de superar los niveles de ruido permitidos, se instalará un cerramiento rígido fonoabsorbente de 210 m de longitud compuesto por pantallas acústicas de mínimo 2,5 m de altura con un índice de evaluación de la absorción sonora $DL\alpha = 20$ dB y con un índice de evaluación del comportamiento del aislamiento a ruido aéreo $DLr = 29$ dB.

Las actuaciones susceptibles de causar vibraciones serán las excavaciones, la ejecución de los muros pantalla, las demoliciones, así como el tránsito de vehículos y maquinaria pesada, este será un impacto puntual.

Tras el análisis técnico del expediente, se añaden condiciones a la presente resolución.

Patrimonio cultural.

Tras analizar los resultados obtenidos de los trabajos de prospección y documentación del área, el promotor indica que no se ha revelado la existencia de bienes patrimoniales desconocidos ni protegidos que puedan verse afectados. Califica el impacto sobre el patrimonio cultural como compatible durante la fase de obras y considera la posibilidad de que en dicha fase puedan aparecer elementos arqueológicos desconocidos hasta el momento. Por ello propone medidas de control y seguimiento arqueológico de la obra a fin de identificar cualquier evidencia arqueológica de la que no se tenga constancia.

No se detectan vías pecuarias en el ámbito de la actuación.

La Dirección General de Patrimonio Cultural y Memoria Histórica del Gobierno de Cantabria informa que teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor, no se prevé la existencia de impactos significativos que no sean evitados con las medidas establecidas.

Se incorporan condiciones en la presente resolución que recogen las medidas propuestas por el organismo competente en patrimonio cultural.

Efectos sinérgicos y acumulativos.

El EsIA indica que los impactos sinérgicos que se podrían producir por la ejecución del soterramiento del aparcamiento y la ejecución del soterramiento del trazado ferroviario son, para la fase de obras, efectos sobre la geología y geomorfología por un aumento en el excedente de tierras de excavación; efectos sobre la población por el aumento de ruido; y efectos sobre el paisaje por una mayor intrusión visual. Estos se consideran efectos puntuales y compatibles.

Por otro lado, durante la fase de explotación, el principal impacto sinérgico se podría producir sobre el acuífero evaporítico, dando lugar a una mayor pérdida de caudal, de manera puntual, durante las obras, y a un efecto permanente sobre el flujo subterráneo en la fase de explotación. Estos potenciales impactos sobre la calidad, cantidad y flujo del agua subterránea podrían tener efectos sinérgicos sobre otros sistemas naturales como la vegetación y otros cauces interconectados con el acuífero.

c. Vulnerabilidad del proyecto ante accidentes graves o catástrofes.

En la documentación aportada, se recoge el análisis de la vulnerabilidad del proyecto frente a riesgos de accidentes graves o catástrofes derivados de riesgos naturales. También, se analizan los riesgos asociados a accidentes con sustancias peligrosas y accidentes derivados de instalaciones SEVESO que pudieran tener repercusión sobre el ámbito de estudio. Además, se estudian los riesgos durante la fase de obras como incendios, vertidos de sustancias contaminantes y deslizamientos o colapsos de tierras.

Los riesgos derivados de accidentes graves se encuentran ligados a las zonas de instalaciones auxiliares, que se localizan en zonas urbanas e impermeabilizadas,

alejadas de cauces y otros elementos sensibles ambientalmente. Se proponen medidas para evitar y minimizar posibles riesgos, como la correcta ubicación y diseño de las zonas de instalaciones auxiliares, la adopción de buenas prácticas ambientales durante la ejecución de los trabajos con mayor riesgo de incendio y el correcto almacenamiento de las sustancias peligrosas en superficies impermeabilizadas y en contenedores estancos. En caso de producirse algún vertido accidental, se establece un protocolo de actuación que contempla medidas como delimitar la zona afectada por el vertido, construir una barrera de contención, el tratamiento *in situ* del suelo contaminado y, en su caso, gestión *ex situ* como residuo peligroso a través de gestor autorizado. Además, en el proyecto constructivo se redactará un Plan de Prevención y Extinción de Incendios.

Por otra parte, los vertederos también son considerados zonas de riesgo y, en caso de que las tierras no se gestionen a través de plantas de valorización y canteras activas, su diseño deberá incorporar criterios de deslizamientos y estabilización, minimizando el riesgo.

Finalmente, el promotor afirma que el riesgo de colapso de la estructura proyectada se minimiza durante la fase de diseño al tener en cuenta las características geotécnicas y la intercepción del nivel freático asociado al acuífero aluvial atravesado.

En cuanto a los riesgos derivados de catástrofes naturales, en el documento se analizan riesgos por inundación, sísmicos, geológicos e incendios naturales. De todos ellos destacan los riesgos por inundación.

La zona de estudio se encuentra dentro del ARPSI (Área con Riesgo Potencial Significativo de Inundación) ES018-CAN-19 (Río Saja-Río Besaya). El riesgo de inundación de la zona está asociado a los cauces del Río Saja, el Río Besaya y el Arroyo Sorravides (encauzado). Según la cartografía de las zonas inundables del área de estudio, casi toda la superficie proyectada para el aparcamiento se desarrolla sobre la mancha de inundación para un periodo de retorno de 500 años. Los calados que se generan en la zona en caso de inundación se clasifican como bajos en la citada cartografía. El promotor indica que el nivel de riesgo de ocurrencia de una inundación en la zona de estudio, considerando la severidad y la probabilidad, se estima como alto, ya que el aparcamiento atraviesa más de un 20% de zonas de riesgo alto. Por otro lado, la fragilidad de la estructura se considera baja, al estar diseñada y dimensionada según la normativa vigente. El promotor concluye que la vulnerabilidad asociada al proyecto se considera media, haciendo que el riesgo sea asumible y no produciéndose impactos significativos.

Durante las consultas realizadas en el «Estudio Informativo para el soterramiento del ferrocarril en Torrelavega», el Servicio de Protección Civil del Ayuntamiento de Torrelavega indica que se han registrado episodios de inundaciones recurrentes en las zonas aledañas al área de actuación, produciendo importantes afecciones. Por ello, solicita que se consideren los caudales de inundación como parte de la aportación del agua derivada de todo el ámbito de actuación del proyecto.

Por otra parte, este organismo traslada que sería conveniente estudiar y contemplar el efecto, y en su caso, la posible alteración de la compacidad, cohesión y grado de humedad de los terrenos colindantes cercanos, ante la posibilidad de que por la ejecución de las obras se pudiera ver afectada la estabilidad estructural del aparcamiento subterráneo y de las edificaciones colindantes.

En este sentido, el EsIA recoge algunas medidas de seguimiento y control de la hidrogeología como, por ejemplo, el control periódico de los niveles de agua subterránea en varios puntos más o menos próximos a las obras (incluyendo posibles pozos de agotamiento que resulta necesario perforar), lo que debería empezar a realizarse de forma previa al inicio de las obras y prolongarse al menos 1 año después de la puesta en servicio de la estructura soterrada.

El Servicio contra incendios y salvamento del Ayuntamiento de Torrelavega solicita que, independientemente del posible origen de las inundaciones y de que las nuevas infraestructuras no empeoren la situación actual, se estudien medidas de protección que eviten o reduzcan la entrada de agua al aparcamiento en caso de inundaciones como las

registradas, con el objeto de evitar cuantiosos daños materiales y posibles daños personales, teniendo en cuenta la dificultad que suponen los rescates y achiques en las construcciones soterradas para los servicios de emergencia.

El promotor desarrolla un sistema de drenaje, formado por una red de colectores enterrados bajo la solera del aparcamiento con pozos de registro en las acometidas de imbornales en el punto bajo de cada una de las rampas y en los cambios de dirección. Finalmente se conectará mediante una bajante al pozo de bombeo del soterramiento ferroviario. Este sistema de drenaje se ha proyectado para el caudal más desfavorable, calculado en 34,03 l/s. Los colectores se han proyectado con una capacidad de drenaje de 100 l/s con un 75% de capacidad; y el caudal máximo en las acometidas de imbornales podrá ser de 5,5 l/s, por lo que el sistema de drenaje para el aparcamiento tiene capacidad suficiente para gestionar las aguas pluviales.

Además, se plantean las siguientes medidas adicionales para evitar posibles daños materiales y personales en el caso de que se produzcan episodios de inundaciones similares a las registradas:

- La rampa de entrada y la de salida de los vehículos se han ubicado lo más alejadas posibles de la zona de inundación, es decir, de la calle Hermilio Alcalde del Río, donde los niveles de agua llegan a 2 m y 2,5 m.
- El muro pantalla diseñado para la estructura de la rampa sobresale de la cota de urbanización para evitar que las personas puedan caer y para contener el agua entre la zona peatonal y las rampas, evitando que esta pueda llegar a la zona subterránea del aparcamiento.
- Entre la zona peatonal y los viales de acceso a las rampas se dispondrá un elemento, tipo bordillo o similar, que diferencie ambas zonas y minimice o impida a la lámina de agua llegar hasta los viales, y con ello a la zona de rampa, que es la única por donde puede entrar el agua procedente de las posibles inundaciones hasta el aparcamiento subterráneo.

El promotor indica que el detalle de estos elementos se definirá más adelante.

Finalmente, de la consulta del Visor de Subsistencia Global creado por el IGME y la Iniciativa Internacional de la UNESCO sobre la subsistencia de la Tierra (LaSII UNESCO), se desprende que la zona de actuación presenta alto riesgo y es altamente susceptible de subsistencia. Lo que se deberá tener en cuenta a la hora de la aprobación definitiva del proyecto constructivo.

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

d. Programa de Vigilancia Ambiental.

El EsiA contiene un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) cuyos objetivos se centran en controlar la correcta ejecución de las medidas previstas en el proyecto de construcción, verificar los estándares de calidad de los materiales y medios empleados en el proyecto de integración ambiental, comprobar la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas, detectar impactos no previstos y prever las medidas adecuadas para reducirlos.

Previo a su inicio, el promotor designará una Dirección Ambiental de Obra que se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del PVA y de la emisión de los informes técnicos periódicos.

El PVA indica que se establecerán umbrales de alerta que señalen el valor a partir del cual deben entrar en funcionamiento los sistemas de prevención y/o seguridad. Asimismo, se recogen los principales aspectos objeto de vigilancia, estableciendo en cada caso un objetivo, indicadores de referencia, valores umbral para cada indicador, una frecuencia de toma de datos y medidas a adoptar en caso de superación de los umbrales.

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

Con carácter previo al comienzo de las obras, se entregará al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana un manual de buenas prácticas ambientales que incluya todas las medidas tomadas por la Dirección Ambiental de Obra y el Responsable Técnico de Medio Ambiente a fin de evitar impactos derivados de la gestión de las obras.

Fundamentos de Derecho

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

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

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el Estudio de Impacto Ambiental, el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor.

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

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

1. Condiciones al proyecto

a. Condiciones generales.

1. El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y las aceptadas tras la información pública, así como las medidas contenidas en la información complementaria, en tanto no

contradigan lo establecido en la presente resolución, así como las condiciones y medidas adicionales especificadas en esta declaración de impacto ambiental.

2. El proyecto de construcción sometido a autorización deberá contemplar todas las actuaciones finalmente asociadas al proyecto, así como todas las medidas y condiciones del párrafo anterior, con el contenido, detalle y escala de un proyecto ejecutivo, incluidos presupuesto y cartografía, y será de obligado cumplimiento para el promotor.

3. El proyecto deberá cumplir con toda la normativa estatal, regional y local aplicable al proyecto en todas y cada una de sus fases, en particular la relativa a ruido y contaminación acústica, así como en materia de residuos.

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

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

b. Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los impactos más significativos.

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

Suelo y geomorfología.

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

7. El proyecto de ejecución de la obra deberá tener un estudio de gestión de residuos de construcción y demolición con el contenido del artículo 4.1 del Real Decreto 105/2008, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición; y del artículo 7 del Decreto 72/2010 por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición en la Comunidad Autónoma de Cantabria.

8. Si durante las obras de excavación apareciesen suelos contaminados se atenderá tanto a lo dispuesto en el Real Decreto 9/2005 por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados, como a lo establecido en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.

9. Si durante las obras se encuentran depósitos subterráneos de combustibles y/o tierras impregnadas por sustancias peligrosas, se informará al Servicio de Prevención y Control de la Contaminación del Gobierno de Cantabria, que valorará si es necesario llevar a cabo un estudio de calidad del suelo.

Hidrología superficial y subterránea.

10. Se deberá contar con un estudio hidrogeológico que abarque al menos un año hidrológico completo antes del comienzo de las obras, y que incluirá el análisis de la situación existente y una propuesta de medidas a tener en cuenta tanto en el proyecto constructivo, como durante la fase de construcción. Dicho estudio, junto con un análisis de subsidencia, se deberá facilitar al IGME, a la Confederación Hidrográfica del

Cantábrico y al Servicio de Protección Civil y Emergencias del Gobierno de Cantabria. Con carácter previo a la aprobación del proyecto constructivo el promotor deberá contar con el informe favorable de estos organismos e incorporará las medidas que propongan.

11. Se deberá perforar, realizando sondeos a recuperación de testigo continuo en la zona, para poder estimar con precisión la relación entre la permeabilidad vertical y la permeabilidad horizontal del terreno (Kv/Kh).

12. Se deberá cuantificar el caudal de las aguas de escorrentía, infiltración y rebajamiento del nivel freático, así como su volumen y su lugar de destino final, tal y como solicita la Confederación Hidrográfica del Cantábrico.

13. El proyecto constructivo deberá incluir un estudio de inundabilidad, adecuado al nivel de detalle de dicha fase, con estimación de las zonas inundables para los diferentes periodos de retorno, que permitan definir y justificar las medidas correctoras necesarias para hacer viable la actuación, las cuales deberán ser en todo caso ambientalmente asumibles y no agravar la inundabilidad y el riesgo preexistente en el entorno. Dicho estudio se facilitará a la Confederación Hidrográfica del Cantábrico y al Servicio de Protección Civil y Emergencias del Gobierno de Cantabria. Con carácter previo a la aprobación del proyecto constructivo el promotor deberá contar con los informes favorables de dichos organismos y tener en consideración sus propuestas.

14. Se deberá estudiar y contemplar el efecto, y en su caso, la posible alteración de la compacidad, cohesión y grado de humedad de los terrenos colindantes cercanos, donde actualmente se encuentran cimentados los edificios ubicados junto al vial Hermilio Alcalde del Río.

15. Se deberán considerar los caudales de inundación como parte de la aportación del agua derivada de todo el ámbito de actuación del proyecto, debiendo revisar el drenaje dispuesto en el soterramiento para incluir los caudales de inundación del ámbito de estudio.

16. En las zonas inundables deberán tenerse en cuenta las limitaciones establecidas en el artículo 9, 9 bis, 9 ter y 9 quáter del Reglamento de Dominio Público Hidráulico, aprobado por Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, y en los artículos 40 a 43 de la parte normativa del PHCOC (Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Oriental), en especial las relativas a los acopios de materiales o residuos de todo tipo. Dichos acopios no podrán ubicarse en zonas en las que puedan ser arrastrados por las aguas en caso de crecidas o de lluvias intensas.

17. El proyecto constructivo deberá contemplar la instalación de los preceptivos dispositivos antirretorno, con el fin de evitar problemas de retorno de las aguas desde la red municipal hacia el aparcamiento, en momentos de precipitaciones intensas.

18. El proyecto constructivo debe incluir las medidas necesarias para mantener el flujo subterráneo previo a la ejecución del soterramiento, con la variación mínima posible de los niveles piezométricos, incluir las medidas correctoras y compensatorias y reflejar el coste económico de dichas medidas y su seguimiento. Todo lo anterior se incluirá en un documento y se remitirá a la Confederación Hidrográfica del Cantábrico para su conocimiento y consideración, siendo necesario su informe favorable con carácter previo a la aprobación del proyecto constructivo.

19. En caso de que, a pesar de las medidas adoptadas, se compruebe que el proyecto causa una alteración en la hidrogeología, incluidas alteraciones de los niveles piezométricos en el entorno del proyecto, el promotor adoptará todas las medidas mitigadoras adicionales y las medidas compensatorias necesarias y/o las que, en su caso, le indique la Confederación Hidrográfica del Cantábrico.

20. En relación con las zonas protegidas para abastecimiento de agua, contempladas en el Registro de Zonas Protegidas del PHCOC, en la redacción del proyecto de ejecución de obras definitivo se deberá tener en cuenta el artículo 48. Zonas de captación de agua para abastecimiento.

21. En caso de afectar a pozos o manantiales en uso, el promotor adoptará las medidas que sean necesarias para garantizar el suministro, bien mediante un abastecimiento alternativo (camiones cuba o similar) o, si no fuera posible, mediante la

sustitución de la captación por otra o mediante la reprofundización de la captación existente.

22. Se elaborará un plan de emergencia de gestión y actuación, aplicable tanto en la fase de construcción como de explotación, para prevención y acción temprana frente al riesgo de derrames o vertidos incontrolados y accidentales de sustancias contaminantes.

23. Se aplicarán las medidas contenidas en el EsIA respecto de la gestión de residuos contaminantes del suelo y las aguas. En caso de producirse algún vertido accidental, tanto directo como indirecto, habrá de comunicarse a la Confederación Hidrográfica del Cantábrico, así como las medidas adoptadas para minimizar la afección a las aguas superficiales y subterráneas.

24. Las operaciones de mantenimiento y limpieza de maquinaria, limpieza de hormigoneras y el resto de acciones que puedan provocar vertidos contaminantes, se realizarán en la zona habilitada al efecto dentro del parque de maquinaria. Dicha zona estará condicionada de tal manera que permita la recogida de líquidos o sólidos de posibles vertidos accidentales antes de que estos se infiltren en el suelo o lleguen a algún cauce.

25. Se deberán colocar barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras en los puntos donde exista riesgo de afección al dominio público hidráulico.

26. El tratamiento previo al vertido de las aguas de infiltración se deberá consensuar con la Confederación Hidrográfica del Cantábrico. Se deberá realizar, al menos, decantación de sólidos, y se deberá contar con la correspondiente autorización de vertidos.

Vegetación y Hábitats de Interés Comunitario.

27. Se jalonarán las zonas de vegetación cercanas al proyecto, así como los árboles notables, para evitar su afección.

Paisaje

28. Se incorporará al proyecto constructivo un proyecto paisajístico y de revegetación que contemple la plantación de especies vegetales autóctonas, arbóreas, arbustivas y herbáceas, tanto en el vial de acceso a la calle Pablo Garnica, como en los alrededores y cubiertas del aparcamiento subterráneo.

Población y salud humana.

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

30. El proyecto constructivo incluirá un estudio acústico de detalle que modelice las emisiones de ruido en fase de obra. Estas modelizaciones deberán considerar en el escenario más desfavorable el efecto sinérgico de diversos focos de emisión acústica funcionando de manera simultánea. Los resultados condicionarán la ubicación de todos aquellos focos más ruidosos siempre que sea posible, para garantizar el cumplimiento de los límites legalmente establecidos en las edificaciones. Los resultados determinarán la necesidad de limitar el número de máquinas que trabajen simultáneamente y la conveniencia de modificar los accesos a la obra o de delimitar los horarios de determinados trabajos. Además de la posibilidad de colocar pantallas acústicas durante la fase obra se valorará la necesidad de medidas preventivas y correctoras adicionales.

31. Se colocarán pantallas acústicas móviles durante la ejecución de las obras cuando se prevea y/o se detecte, mediante mediciones periódicas, la superación de los objetivos de calidad acústica recogidos en la normativa de ruido.

32. Se informará a la población de los días y horas en las que se van a producir las actuaciones más ruidosas, como puedan ser las demoliciones de los edificios del actual aparcamiento en superficie.

33. Se evitará realizar trabajos en horario nocturno, entre las 22:00 h y las 8:00 h del día siguiente.

34. En el proyecto constructivo se deberá incluir el cebreado peatonal a ambos lados de los bloques de estacionamiento centrales del aparcamiento, para facilitar la movilidad peatonal en el interior de este.

35. Se garantizarán en todo momento los actuales servicios y suministros hídricos, eléctricos, energéticos y de telecomunicaciones y se procederá a su restitución tras las obras.

Patrimonio cultural.

36. Se deberá realizar un seguimiento y control arqueológico, a pie de obra, de todos los movimientos de tierras, en cumplimiento del artículo 83 de la Ley 11/1998, de 13 de octubre de Patrimonio Cultural de Cantabria, que deberá ir precedido de su correspondiente solicitud en la que se informe y se evalúe el posible impacto y la propuesta de medidas preventivas y correctoras en caso del hallazgo de restos arqueológicos en todo el ámbito del proyecto. Las medidas propuestas deberán estar vigentes durante toda la duración del proyecto.

37. La actuación será efectuada por personal titulado y debidamente autorizado por la Consejería de Universidades, Igualdad, Cultura y Deporte en los términos establecidos en la Ley de Patrimonio Cultural de Cantabria y el Decreto 36/2001, de 2 de mayo, de desarrollo parcial de dicha Ley.

38. En caso de que durante el transcurso del control arqueológico permanente y a pie de obra de los movimientos de tierra afloren restos arqueológicos o evidencias históricas que no se hubieran manifestado previamente en superficie o de los que no se tuviera constancia, se comunicará inmediatamente a la Dirección General de Patrimonio Cultural y Memoria Histórica del Gobierno de Cantabria y se tomarán las medidas precisas. Además, se realizarán estudios y/o sondeos manuales evaluativos y, en caso de considerarse necesario, se plantearán las correspondientes modificaciones al proyecto.

Condiciones al Programa de Vigilancia Ambiental.

39. En virtud del análisis técnico realizado, el programa de vigilancia previsto en el estudio de impacto ambiental debe completarse con los aspectos adicionales que se incorporan mediante esta resolución.

40. Durante la fase de obras se realizará un control y seguimiento de las vibraciones.

41. Se ha de constituir una Red de Control para el seguimiento hidrogeológico con puntos de medida con el fin de poder establecer gradientes hidráulicos. Los elementos que integren la Red de Control deberán contar con una nivelación topográfica de precisión (+/- 1 cm).

42. El seguimiento hidrogeológico se debe completar con el seguimiento climático (precipitación y temperatura como mínimo) para correlacionar las oscilaciones piezométricas con las recargas.

43. Inclusión de los sótanos próximos al proyecto en el programa de seguimiento (pasarán a ser parte de la Red de Control), se procederá a su inspección periódica para detectar posibles afecciones, se debe comprobar su estado y evolución, antes del inicio de la construcción y durante las obras y tras las mismas. Si fuera preciso se adoptarán

medidas de auscultación o refuerzo estructural específicas, lo antes posible, una vez detectada su necesidad.

44. Auscultación de viviendas próximas al aparcamiento subterráneo, principalmente las situadas en la calle Hermilio Alcalde del Río, para detectar posibles asentamientos de las edificaciones.

45. Vigilancia del buen estado de los portillos y sifones. En caso de emplear estos últimos como medida de restitución del flujo transversal, se deberá contar con un plan de vigilancia y rehabilitación de los pozos y conductos de transferencia de los sifones durante la explotación de las obras, que permita detectar y corregir un mal funcionamiento o pérdida de eficacia de los sifones, en caso de ser necesario.

46. El PVA se deberá ajustar al nivel de detalle de las sucesivas fases del proyecto y deberá ser modificado para incluir todas las consideraciones y condiciones de la presente declaración de impacto ambiental, en lo que se refiere a factores ambientales, impactos, medidas preventivas, correctoras y compensatorias, indicadores y umbrales de seguimiento que no hayan sido considerados en su versión preliminar.

47. A escala de proyecto constructivo, y etapas sucesivas, el PVA tendrá que presentar una propuesta de mayor detalle en los aspectos relativos a: lugares y tipo de muestreo en cada caso, toma de datos, frecuencia, metodologías, tratamiento de los datos, y demás aspectos que permitan la sistematización racional de la información.

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

49. A raíz de los resultados obtenidos en el seguimiento podrá exigirse la adopción de medidas adicionales.

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

Corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como órgano sustantivo, el seguimiento del cumplimiento de la presente declaración de impacto ambiental, en los términos establecidos en el artículo 52 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

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

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

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

Madrid, 7 de noviembre de 2023.—La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

ANEXO I

Consultados	Respuestas recibidas
<i>Administración Estatal</i>	
Comisaría de Aguas. Confederación Hidrográfica del Cantábrico.	SÍ
Consejo Asesor del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	SÍ
Consejo Jacobeo. Ministerio de Cultura y Deporte.	NO
Delegación del Gobierno en Cantabria.	NO
Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	NO
Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes. Ministerio de Cultura y Deporte.	SÍ
Dirección General de Vivienda y Suelo. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	NO
Dirección General del Agua. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	NO
Dirección Técnica. Confederación Hidrográfica del Cantábrico.	SÍ
Instituto Geográfico Nacional. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	NO
Instituto Geológico y Minero de España (IGME). Ministerio de Ciencia e Innovación.	SÍ
Oficina Central de Planificación Hidrológica. Confederación Hidrográfica del Cantábrico.	SÍ
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	SÍ
Subdirección General de Aire Limpio y Sostenibilidad Industrial. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	NO
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	NO
Subdirección General de Evaluación Ambiental. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	NO
Subdirección General de Protección de la Costa. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	NO
<i>Administración Autonómica</i>	
Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático. Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.	SÍ
Dirección General de Industria, Energía y Minas. Consejería de Industria, Turismo, Innovación, Transporte y Comercio. Gobierno de Cantabria.	NO
Dirección General de Obras Públicas. Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio y Urbanismo. Gobierno de Cantabria.	NO
Dirección General de Patrimonio Cultural y Memoria Histórica. Consejería de Universidades, Igualdad, Cultura y Deporte. Gobierno de Cantabria.	SÍ
Dirección General de Salud Pública. Consejería de Sanidad. Gobierno de Cantabria.	SÍ

Consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Transportes y Comunicaciones. Consejería de Industria, Turismo, Innovación, Transporte y Comercio. Gobierno de Cantabria.	NO
Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio y Urbanismo. Gobierno de Cantabria.	NO
Medio Ambiente, Agua, Residuos y Energía de Cantabria S.A. (MARE). Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.	SÍ
Secretaría General. Consejería de Presidencia, Igualdad, Interior, Justicia y Acción Exterior. Gobierno de Cantabria.	NO
Secretaría General. Consejería de Presidencia, Interior, Justicia y Acción Exterior. Gobierno de Cantabria.	SÍ
<i>Administración Local</i>	
Ayuntamiento de Torrelavega.	SÍ
<i>Entidades Públicas y Privadas</i>	
ACCIONA RAIL SERVICES, S.A.	NO
ADIF. Alta Velocidad. Presidencia.	NO
ADIF. Presidencia.	SÍ
AISA TREN, S.A.U.	NO
ALSA FERROCARRIL, S.A.U.	NO
ARCELORMITTAL SIDERAIL, S.A.	NO
ARRAMELE SIGLO XXI, S.A.	NO
ARRIVA SPAIN RAIL, S.A.	NO
ASTURMASA RAIL, S.A.U.	NO
AVANZA TREN, S.A.U.	NO
CAPTRAIN.	NO
CEFSA.	NO
Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A. (CAF).	NO
CONSTRURAIL.	NO
CONTE RAIL, S.A.	NO
CONTINENTAL RAIL, S.A.	NO
ECO RAIL, S.A.	NO
Ecologistas en acción.	SI
EMPRESA DE BLAS Y CIA, S.A.U.	NO
EMPRESA RUIZ, S.A.	NO
EUSKO TRENBIDEAK-FFCC VASCOS, S.A.	NO
FERROVIAL RAILWAY, S.A.	NO
FGC RAIL, S.A.	NO
GEOTRANSPORT.	NO
GLOBAL RAIL, S.A.U.	NO

Consultados	Respuestas recibidas
GUINOVART RAIL, S.A.	NO
IBERRAIL SPANISH RAILROADS, S.A.U.	NO
ILSA.	NO
INTERBUS, S.A.	NO
LA SEPULVEDANA, S.A.U.	NO
LOGIBÉRICA RAIL, S.A.U.	NO
LOGITREN FERROVIARIOA, S.A.U.	NO
LOW COST RAIL, S.A.	NO
MONBUS RAIL, S.A.	NO
MOTION RAIL, S.A.U.	NO
MOVENTIS RAIL, S.A.U.	NO
NOGARTRAIN, S.A.U.	NO
OUIGO ESPAÑA, S.A.U.	NO
RAXEL RAIL, S.A.	NO
RENFE VIAJEROS.	NO
SAGALÉS RAIL, S.A.	NO
SOCIBUS, S.A.	NO
SUARDIAZ RAIL COMPANY, S.A.	NO
TRACCIÓN RAIL, S.A.	NO
TRANSFESA RAIL.	NO
TRANSITIA RAIL, S.A.	NO
TRANSPORTES MIXTOS ESPECIALES, S.A. (TRAMESA).	NO
VECTALIA RAIL, S.A.	NO
VELOI RAIL, S.A.	NO

ESTUDIO COMPLEMENTARIO AL "ESTUDIO INFORMATIVO PARA EL SOTERRAMIENTO DEL FERROCARRIL EN TORRELAVEGA JUNTO A LA NUEVA ESTACIÓN EN TORRELAVEGA" DEL APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO EN TORRELAVEGA

