

14716 *RESOLUCIÓN de 12 de junio de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Nuevo complejo ferroviario de la red arterial ferroviaria de Valladolid».*

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado c del grupo 7 del Anexo II del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental y notificado la decisión motivada de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a la Dirección General de Ferrocarriles en escrito de 13 de marzo de 2007, por lo que procede formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 4.1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

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

1. *Información del proyecto: Promotor y Órgano Sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.*—El promotor y órgano sustantivo es la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

El proyecto consiste en un nuevo complejo ferroviario que acoja las instalaciones que se encuentran asociadas a la actual línea de ancho ibérico, pero diseminadas en varias zonas de la ciudad. Estas instalaciones se agruparán en un complejo situado junto a la Variante Este para mercancías de la nueva Red Arterial Ferroviaria (R.A.F.) de Valladolid y se diseñarán para las funcionalidades actuales y futuras. Esta Variante Este para mercancías formaba parte del estudio informativo «Acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su integración urbana» sobre el que se formuló declaración de impacto ambiental por el Ministerio de Medio Ambiente por Resolución de 13 de abril de 2005 (BOE del 20 de abril de 2005). En dicha declaración se seleccionaba la alternativa B de entre las propuestas.

La alternativa propuesta se encuentra situada en el término municipal de Valladolid próxima al límite con el término de La Cistérniga y junto al polígono industrial de San Cristóbal. Se ubica junto a la Variante Este ferroviaria y a la Ronda exterior este de carretera, ambas en proyecto, que la limitan por el este. Por el norte queda próxima al Canal del Duero.

En el nuevo complejo ferroviario han de poderse realizar como mínimo las actividades que se llevan a cabo en las instalaciones actuales, y también las que los titulares de las mismas consideren que es previsible llevar a cabo en el futuro.

Las instalaciones que existen actualmente en Valladolid y que se trasladarán al nuevo complejo, son las siguientes:

Instalaciones de terminales de mercancías, actualmente con las siguientes instalaciones:

Estación de Argales.
Estación de La Esperanza.
Estación de Campo Grande.
Cargadero de Tres Hermanos.
Derivación de Fasa-Renault (La Carrera).
Instalaciones de mantenimiento de infraestructura.
Taller Central de Reparaciones (TCR).
Instalaciones de Redalsa.
A. Instalaciones previstas.

El nuevo complejo, que ocupa una superficie de 70,1 Ha, constará de las siguientes instalaciones:

A.1 Instalaciones generales: Cuenta con accesos ferroviarios al norte y sur del mismo, así como accesos por carretera. Mangos de maniobra de 750 m y dos vías de contorno del complejo ferroviario. Aparcamiento para camiones y turismos para cada una de las instalaciones.

A.2 Terminal de Mercancías: Acogerá las instalaciones existentes que se han descrito anteriormente a excepción de Fasa-Renault, que seguirá funcionando en su ubicación actual. Haz de dieciséis vías para recepción, expedición y formación de trenes. Seis vías bajo pórtico para carga y descarga de contenedores y haz con tres vías vivas con playas para carga, descarga y almacenamiento. Reposición de derivaciones particulares existentes: cargadero de clinker de Tres Hermanos, cargadero de cemento de Argales, cargadero de cereal de la Esperanza, piqueta de descarga de cereal en Argales. Construcción de naves para mantenimiento de grúas y zona para reparación de material. Edificio para oficinas, vestuarios, etc. para el personal.

A.3 Talleres: Transferencia de la U.N. de Mantenimiento Integral de Trenes de Campo Grande.

A.4 Redalsa: Las instalaciones de Redalsa junto a la estación de Argales serán trasladadas y actualizadas, contando con: parque de almacenamiento, zona de regeneración de carril, zona de soldadura, nave de grapas, etc.

A.5 Centro de Tecnología de Vía (CTV): Estas instalaciones serán similares a las existentes, debidamente optimizadas de acuerdo a las necesidades actuales.

B. Accesos al complejo ferroviario. El nuevo complejo ferroviario contará con accesos ferroviarios y por carretera, en los que se han tenido en cuenta también las infraestructuras proyectadas.

B.1 Accesos ferroviarios: Se realizará a través de la Variante Este en fase de proyecto, con conexiones al norte y al sur del complejo. La del norte tendrá dos vías (en ancho ibérico y UIC) y necesitará un nuevo puente sobre el canal del Duero.

B.2 Accesos por carretera: Se ha previsto un acceso por carretera desde la N-122, de Valladolid a Soria, en una rotonda junto al polígono de San Cristóbal.

C. Conexiones con las redes actuales. Conexiones con la red eléctrica, con la red de abastecimiento, con la red de saneamiento, así como desvío y reposición de los servicios afectados.

Movimiento de tierras: Se prevén unos 80.000 m³ de rellenos y otros tantos de vertidos.

En el estudio de impacto ambiental se analizan dos alternativas de ubicación:

La alternativa 1, cuya situación figuraba en el estudio informativo «Acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su integración urbana» sobre el que se formuló declaración de impacto ambiental por el Ministerio de Medio Ambiente por Resolución de 13 de abril de 2005 (BOE del 20 de abril de 2005). Está situada cercana al canal del Duero y en la citada declaración se establecían condiciones preventivas sobre su ubicación.

La alternativa 2, al sur de la anterior, también junto a la Variante Este, entre el Polígono de San Cristóbal y el canal del Duero, en el límite del término municipal de Valladolid con el de La Cistérniga.

Tras un análisis ambiental previo, el estudio selecciona la alternativa 2, por su menor afección ambiental y por la pérdida de funcionalidad de la alternativa 1 por las condiciones impuestas en la anterior declaración de impacto ambiental.

2. *Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.*—La alternativa 2 propuesta se sitúa próxima al polígono industrial de San Cristóbal. Ocupa terrenos agrícolas de secano en una zona de cuevas. Por el norte queda próxima al Canal del Duero. Es atravesada por la Vereda de Fuente Amarga, aunque la Fuente Amarga no llega a verse afectada por el complejo ferroviario. Para el acceso ferroviario al complejo será preciso un nuevo puente sobre el Canal del Duero.

3. *Resumen del proceso de evaluación.*

3.1 Antecedentes: Como antecedente se puede decir que en el estudio informativo «Acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su integración urbana» figuraba una ubicación en planta del complejo ferroviario. En la declaración de impacto ambiental formulada por el Ministerio de Medio Ambiente por Resolución de 13 de abril de 2005 (BOE del 20 de abril de 2005) se excluían expresamente estas instalaciones por no estar suficientemente definidas ni haberse realizado ningún tipo de análisis ambiental de sus efectos. A pesar de ello, se incluía una condición preventiva relativa a la distancia de la zona de instalaciones al canal del Duero en la ubicación prevista en el estudio informativo.

3.2 Remisión de documentación inicial: El 22 de junio de 2006 la Dirección General de Ferrocarriles remitió un estudio de impacto ambiental del complejo ferroviario con una nueva ubicación, que había sometido a información pública y audiencia de las administraciones. En el expediente se remitía el estudio de impacto ambiental, el resultado de la información pública y oficial, y un informe de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León. Se indicaba que la remisión era «para la tramitación que proceda», dado que el proyecto «parece encuadrarse en el anexo II del Real Decreto legislativo 1302/1986».

A la vista de lo anterior, la Dirección General de Calidad y Evaluación anterior, decidió considerar el estudio de impacto ambiental remitido como el documento ambiental de iniciación del procedimiento para un proyecto del anexo II, dado que su contenido se ajustaba a lo exigido legalmente.

3.3 Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones: En julio de 2006 se realizaron consultas a los siguientes organismos e instituciones:

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad. Ministerio de Medio Ambiente	—
Confederación Hidrográfica del Duero	—
Subdelegación del Gobierno en Valladolid	—

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.	-
Secretaría General. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.	X
Dirección General de Patrimonio y Bienes Culturales. Consejería de Cultura y Turismo. Junta de Castilla y León.	X
Ayuntamiento de Valladolid	X

Los aspectos ambientales más relevantes de las respuestas son los siguientes:

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, una vez analizada la documentación, entiende que el proyecto no debe ser sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León informa que no es preciso hacer una prospección paleontológica y considera suficiente la prospección arqueológica y las medidas concretas que se proponen en el ámbito del proyecto.

El Ayuntamiento de Valladolid indica una serie de afecciones al planeamiento urbanístico y a una vía pecuaria, por lo que se proponen, sin especificar, los correspondientes ajustes.

3.4 Indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre el contenido del estudio de impacto ambiental: Dado que las consultas se realizaron sobre el estudio de impacto ambiental, en el escrito de notificación de la decisión de someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto, se trasladaba el resultado de las consultas y se solicitaba información complementaria al estudio de impacto ambiental, como más adelante se especifica.

3.5 Fase de información pública: La Dirección General de Ferrocarriles sometió a información pública y oficial (BOE de 29 de diciembre de 2005) el «Estudio de Impacto Ambiental. Nuevo Complejo Ferroviario de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid».

Se recibieron 6 alegaciones de organismos oficiales y 8 de particulares. Los aspectos ambientales más relevantes de las mismas son los siguientes:

La Confederación Hidrográfica del Duero establece condiciones generales para el cruce con los cauces y los sistemas de abastecimiento, saneamiento y depuración de las aguas, indicando que se tendrá en cuenta lo establecido en la declaración de impacto ambiental del estudio informativo anterior (BOE de 20 de abril de 2005) a la que ya se ha hecho referencia.

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León presenta dos informes. El Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid realiza observaciones sobre aspectos generales de protección y conservación del suelo: tierra vegetal y utilización de las tierras sobrantes. La Dirección General del Medio Natural informa favorablemente la alternativa 2 seleccionada y considera que es la que tendrá menos repercusiones ambientales. No produce ninguna afección sobre Espacios Naturales Protegidos de la Red Natura 2000. Hace consideraciones generales sobre las medidas del estudio de impacto ambiental, la revegetación y la ocupación de los terrenos.

El Servicio Territorial de Cultura de la Delegación Territorial de la Junta de Castilla y León informa favorablemente el proyecto por no haberse detectado elementos de interés arqueológico.

La Federación Provincial de Asociaciones de Vecinos y Consumidores de Valladolid «Antonio Machado» propone la realización de un estudio de impacto ambiental que tenga en cuenta las once mil viviendas que rodearán las instalaciones del nuevo complejo ferroviario.

3.6 Fase previa a la declaración de impacto: información complementaria solicitada por el órgano ambiental: Con fecha 26 de marzo de 2007, el órgano ambiental solicitó información complementaria a la Dirección General de Ferrocarriles sobre algunos aspectos tratados de forma insuficiente en el estudio de impacto ambiental. Los dos elementos sobre los que se consideró que necesitaban un desarrollo más profundo, fueron: la definición de las actividades e instalaciones de que consta el proyecto, con su ubicación, dimensiones y elementos que las componen; y el análisis y evaluación de los impactos ambientales. Asimismo, la cuantificación de la ocupación total de la actuación y el movimiento de tierras necesario.

El 3 de mayo de 2007 se recibió la información solicitada, que se consideró suficiente para completar el proceso de evaluación y formular la declaración de impacto ambiental.

4. Integración de la evaluación.

a) Análisis ambiental para la selección de alternativas. Como se ha descrito en el apartado 1 de esta declaración, las dos alternativas se dife-

rencian en su ubicación. En el estudio se realiza una comparación ambiental de las alternativas. Como elementos ambientales se analizan: vegetación y aprovechamientos del suelo; fauna; paisaje; y elementos culturales. Resulta más favorable ambientalmente la alternativa 2 (la que ahora se propone) que la 1 (propuesta del estudio informativo anterior), obteniendo mejor puntuación en tres de los cuatro elementos analizados, excepto el paisaje.

b) Impactos significativos de la alternativa elegida. Según el estudio de impacto ambiental, la mayor parte de los impactos que se producen son negativos y de carácter moderado. Sólo se da el caso de impactos de carácter severo en la contaminación atmosférica y en la alteración del paisaje, ambos en la fase de funcionamiento del proyecto.

Las actividades que pueden producir contaminación atmosférica, por emisión de partículas a la atmósfera, son los cargaderos de cemento, de clinker y de cereales existentes actualmente y que se podrían trasladar al complejo.

Los impactos sobre el paisaje se producen por la intrusión visual de los elementos del complejo, en especial de los edificios, con una altura de unos 10 m, en la unidad paisajística de cuevas y vaguadas.

c) Relación entre los principales impactos y las medidas correctoras. En el estudio de impacto ambiental se proponen una serie de medidas correctoras sobre los principales impactos. Las más destacadas, en la fase de funcionamiento, son las siguientes:

Afección por contaminación atmosférica: Las emisiones de cereales, clinker y cemento se reducirán considerablemente realizando las operaciones en nave cerrada y en el caso del cemento con un sistema hermético de descarga neumática.

Afección al paisaje: Para minimizar la afección a la calidad cromática del entorno, los edificios se pintarán en exteriores con colores ocres y terrosos.

Para la integración visual del conjunto se realizarán obras de jardinería. Se propone el uso de elementos verticales singulares, naturales como cipreses y artificiales, como esculturas alegóricas.

Afección a las aguas superficiales: Todos los vertidos que se produzcan serán conducidos a la red urbana; en ningún caso se verterán a los cauces naturales existentes.

Afección por ruido: Se proyectará la playa de vías detrás de las edificaciones, con respecto a la ciudad de Valladolid, así como el cumplimiento del Código Técnico de Edificación en todas las naves. Si se detectase ruido de baja frecuencia en la fase de explotación con las campañas de seguimiento, se adoptarán las medidas oportunas.

5. Condiciones al proyecto.—Para el desarrollo de la alternativa 2, propuesta por el promotor, además de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, se tendrán en cuenta en la redacción del proyecto de construcción los siguientes criterios, siempre que sea técnicamente viable:

5.1 Con objeto de disminuir la afección sobre el Canal del Duero y su vegetación asociada, se tendrán en cuenta las siguientes condiciones:

a) El diseño del puente sobre el canal del Duero se proyectará lo más próximo y paralelo posible al de la Variante Este ferroviaria proyectada.

b) El canal y la vegetación de sus riberas se salvarán con una estructura de luz única. Las pilas y estribos de este puente se situarán a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera sin perjuicio de lo establecido al respecto en las condiciones siguientes. Durante la construcción de esta estructura se producirá la mínima afección a la vegetación de ribera que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura.

c) El paso sobre el canal se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece la Ley 29/1985, de Aguas, y sin perjuicio de lo establecido en la condición anterior.

d) Si los proyectos de la ronda viaria exterior este de Valladolid y la Variante Este ferroviaria que discurren en paralelo y muy próximas incluyen algún tipo de dispositivos (cámaras o balsas de retención, decantación o desengrasado) para recoger las aguas del drenaje de la plataforma o un vertido tóxico accidental y evitar la contaminación del canal del Duero, se analizará y coordinará con los organismos titulares de ambas infraestructuras la conveniencia y posibilidad de utilizar de forma conjunta los citados dispositivos. Asimismo, en toda la zona prevista para ubicar el nuevo complejo ferroviario se preverán los sistemas que sean necesarios para proteger al mismo de la contaminación debida a posibles vertidos.

e) Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras y sustancias procedentes de la excavación de los estribos de las obras de fábrica al canal. Se garantizará que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

5.2 Los sistemas de abastecimiento, saneamiento y depuración de aguas, en fase de explotación, de las instalaciones del nuevo complejo ferroviario, tendrán como destino las infraestructuras municipales que correspondan, legalizadas para ello y evaluadas ambientalmente según la legislación correspondiente. En ningún caso se podrán instalar puntos de abastecimiento de agua, ni colectores, ni depuradoras que tengan como origen o destino los cauces circundantes, en especial el Canal del Duero, así como nuevas captaciones subterráneas.

5.3 Se evitará la afección a la vereda de Fuente Amarga tanto en la fase de obras, salvo en el cruce de la carretera de acceso, como una vez en servicio.

5.4 En el proyecto de construcción se hará un estudio específico del efecto sobre el paisaje creado por la intrusión visual del complejo. Se tendrá en cuenta el planeamiento urbanístico previsto y se propondrán medidas concretas sobre la disposición y características de los edificios (color, altura,.) e instalaciones y elementos para la integración paisajística, como plantaciones de barreras arbóreas, jardinería u otras.

5.5 Para disminuir la afección por ruido se dispondrán las playas de contenedores detrás de las edificaciones respecto a las zonas habitadas de la ciudad, tanto las actuales como las previstas en el planeamiento. Si a pesar de esto se superasen los límites establecidos en la fase de explotación, se dispondrán las medidas necesarias como caballones de tierra, pantallas arbóreas o acústicas, u otras.

6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental.*—El estudio de impacto ambiental incluye un Programa de Vigilancia Ambiental, que incluye las fases previa al inicio de las obras, de obra y de explotación.

El proyecto de construcción 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 esta Declaración, de forma diferenciada para las fases de construcción y de explotación.

El ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) remitirá, antes de la aprobación del proyecto de construcción, documentación relativa al cumplimiento de lo establecido en esta declaración, especialmente lo relativo a las condiciones preventivas y correctoras establecidas.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 11 de junio de 2007, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto «Nuevo complejo ferroviario de la red arterial ferroviaria de Valladolid» concluyendo que siempre y cuando que se autorice en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público y se comunica a Dirección General de Ferrocarriles para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 4 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 12 de junio de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

