
ANTECEDENTES

**ANEJO
1**

ÍNDICE

1. Antecedentes Administrativos	1
2. Antecedentes Técnicos.....	3

1. Antecedentes Administrativos

En cumplimiento de las previsiones de las figuras de planificación vigentes, el Ministerio de Fomento decide redactar el Estudio Informativo del Proyecto de Acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su Integración Urbana, para lo cual convocó concurso público (BOE nº 91 de 15 de abril de 2000) para contratar la asistencia técnica necesaria, que resultó favorable a la empresa Ingeniería y Economía del Transporte (INECO, S.A.), formalizándose el contrato el 31 de julio de 2000. Las actuaciones consistían en el acondicionamiento del corredor actual a la Alta Velocidad Ferroviaria, de acuerdo con el R.D. 1.191/2000 sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de Alta Velocidad.

Con fecha 17 de julio de 2001 dio comienzo el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental con la remisión al Ministerio de Medio Ambiente de la Memoria – Resumen de Impacto Ambiental de la actuación. Con este documento el Ministerio de Medio Ambiente realizó las consultas previas previstas en la normativa vigente, emitiendo su informe con fecha 21 de octubre de 2001. Dicho informe se incorporó a las fases siguientes de estudio. Concluida la redacción del Estudio con fecha noviembre de 2002, la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento resolvió su aprobación técnica con fecha 28 de noviembre de 2002.

En virtud de dicha resolución y conforme a lo dispuesto en la legislación vigente sobre infraestructuras y evaluación ambiental, se sometió a Información Pública y Oficial dicho Estudio Informativo, publicándose para ello la correspondiente Nota-Anuncio en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E., 16 de diciembre de 2002), en el Boletín Oficial de Castilla y León (B.O.C. y L., 20 de diciembre) y en el Boletín Provincial de Valladolid (B.O.P.V., 26 de diciembre).

Con fecha de 1 de octubre de 2003 la D.G. de Ferrocarriles remite a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo consistente en el Estudio Informativo, el Estudio de Impacto Ambiental y el resultado de la Información Pública y Oficial.

Como resultado del proceso de evaluación ambiental, en el BOE nº 94, de 20 de abril de 2005, se publica la Resolución de 13 de abril de 2005, de la secretaría

General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el citado “Estudio Informativo del Proyecto de Acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su Integración Urbana”.

Esta D.I.A., a petición de la Dirección General de Ferrocarriles, estaba referida solamente a las actuaciones relativas a la variante exterior de mercancías, quedando pendiente la relativa a las actuaciones en el Pasillo Ferroviario actual, actuación que se pretendía definir con una mayor escala de detalle debido a su condición de entorno urbano.

Este fue el principal motivo por el que se acometió la redacción en noviembre de 2005 del Estudio Informativo Complementario. Acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su Integración Urbana. Actuación en el Pasillo Ferroviario, además de por la introducción de modificaciones en el alcance del trazado por su interacción con otros estudios en curso.

Paralelamente a este Estudio Informativo Complementario se desarrolló el Estudio Informativo Complementario: Acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su Integración Urbana. Modificación de la propuesta de Variante Este. Este nuevo Estudio desarrollaba únicamente la alternativa B seleccionada en la Declaración de Impacto Ambiental de 13 de abril de 2005, mejorando la anterior solución planteada en el Estudio Informativo previo para así dar cumplimiento a todos los condicionantes marcados por la D.I.A. Dicha solución tiene su comienzo en la zona de Pinar de Antequera.

Finalizada la redacción de ambos Estudios Informativos Complementarios, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación resolvió su aprobación provisional con fecha 22 de diciembre de 2005.

En virtud de dicha resolución y conforme a lo dispuesto en la Ley del Sector Ferroviario, y en el Real Decreto Legislativo (1302/86) de Evaluación de Impacto Ambiental y su Reglamento de aplicación (artículo 15), se sometieron a Información Pública y Oficial dichos Estudios Informativos Complementarios, publicándose para ello la correspondiente Nota-Anuncio en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) número 311, de fecha 29 de diciembre de 2005, y en los siguientes boletines autonómicos y provinciales: Boletín Oficial de Castilla y León

(B.O.C. y L.) número 22, de fecha 1 de febrero de 2006; y Boletín Oficial de la Provincia de Valladolid (B.O.P.V.) de fecha 4 de enero de 2006.

Con fecha de 11 de abril de 2006 la D.G. de Ferrocarriles remite a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el Expediente de Información Pública y Oficial del Estudio Informativo Complementario referente a la Variante Este, junto con un ejemplar completo de dicho Estudio, el informe de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, y un informe sobre la Adecuación del Estudio Informativo Complementario a la D.I.A. de 13 de abril de 2005, con el fin de que esa Dirección General formule, en su caso, la Declaración de Impacto Ambiental.

Asimismo, con fecha de 21 de abril de 2006 fue remitido también el Expediente de Información Pública y Oficial del Estudio Informativo Complementario referente al Pasillo Ferroviario, junto con un ejemplar completo del mismo Estudio.

Como consecuencia de este proceso, la Secretaría General para la prevención del cambio climático adoptó las siguientes decisiones:

- Mediante la publicación del BOE nº 196, de 17 de agosto de 2006, se emite la Resolución de 21 de julio de 2006, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el citado “Estudio Informativo Complementario. Acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su Integración Urbana. Actuación en el Pasillo Ferroviario”, resultando de ello la aprobación definitiva del Estudio con fecha 17 de agosto de 2006 (BOE nº 209 de 1 de septiembre de 2006) y la inclusión de sus conclusiones en la solución del proyecto básico.
- Resolución de fecha 19 de diciembre de 2006 (BOE nº 23 de 26 de enero de 2007) en la que se adopta la decisión de no someter a procedimiento de evaluación de Impacto ambiental el Estudio Informativo referido a la Variante Este, resultando válida la Declaración de Impacto Ambiental anteriormente mencionada. Esto deriva en la correspondiente aprobación definitiva del Estudio el 15 de enero de 2007 (BOE nº 27 de 31 de enero de 2007).

El Acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid incluía la Variante Este para mercancías (objeto de otro estudio informativo aprobado mediante Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y

Planificación de 15 de enero de 2007 y cuyas obras ya están en ejecución), que tenía como resultado que una vez pasada la urbanización de Pinar de Antequera no circularían trenes de mercancías en el pasillo ferroviario de la zona urbana de Valladolid.

Dentro de la Actuación en el Pasillo Ferroviario del Acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su Integración Urbana, los primeros 5,4 km que corresponden al soterramiento de Pinar de Antequera ya se han ejecutado, estando pendiente el resto que se divide en 3 zonas diferenciadas:

- Túnel del Pinar de Antequera- Túnel Urbano, en superficie, unos 2,8 km.
- Túnel Urbano, soterrado con una longitud de unos 6,1 km (la solución elegida en el estudio informativo anterior era con tuneladora).
- Túnel Urbano- Nudo Norte, en superficie, unos 2,3 km.

Actualmente sólo se han realizado y se están acometiendo aquellas actuaciones necesarias para compatibilizar el paso de la línea de alta velocidad con la futura integración urbana del ferrocarril.

Todas estas actuaciones estaban incluidas dentro de un Convenio de Colaboración entre Adif, Adif-Aita Velocidad, Renfe Operadora, la Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Valladolid.

El pasado 20 de noviembre de 2017 se firmó un nuevo Convenio en el que se aprobaba una nueva imagen para la integración urbana del ferrocarril, permeable sin soterramiento, lo que supone un cambio muy importante. Por ello es preciso redactar un nuevo Estudio Informativo de este ámbito, desde pasado el Túnel de Pinar de Antequera hasta el Nudo Norte.

Por todo lo anteriormente mencionado, el pasado 26 de noviembre de 2019 se firmó el encargo de la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento a la SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE S.M.E. M.P., S.A. (INECO) la redacción de un estudio informativo que defina la nueva solución con un ferrocarril en superficie, como discurre ahora, entre los PP.KK. 244+217,7 y 257+090,1 (ambos referenciados al ancho ibérico), unos 12,87 km, integrando vías de ancho estándar para alta

velocidad y de ancho ibérico para servicios convencionales y acometiendo la adaptación de las vías de la estación actual a esta configuración, todo esto compatible con el nuevo convenio firmado entre las administraciones.

2. Antecedentes Técnicos

Para la redacción del presente Estudio, se han tenido en cuenta los estudios, documentos y proyectos que se citan a continuación por orden cronológico de edición:

- Proyecto Básico de Plataforma y Vía. Nuevo Acceso Ferroviario al Norte y Noroeste de España. Madrid – Segovia – Valladolid / Medina del Campo. Tramo: Accesos a Valladolid e Integración Urbana de su Red Arterial Ferroviaria. Subtramo: Integración urbana de la red arterial ferroviaria de Valladolid. (ADIF, Marzo 2007)
- Proyecto Construido de Plataforma y Vía. Nuevo Acceso Ferroviario al Norte y Noroeste de España. Madrid – Segovia – Valladolid – Medina del Campo. Tramo: Valdestillas – Río Duero. (ADIF, Enero 2009)
- Planos y Anejo de Estructuras del “Proyecto de Construcción de Plataforma y Vía del Corredor Norte – Noroeste de Alta Velocidad. Tramo: Túnel de Pinar de Antequera – Túnel Urbano de Valladolid. (ADIF, Julio 2010)”
- Proyecto Construido de Plataforma y vía. Nuevo Acceso Ferroviario al Norte y Noroeste de España, Madrid – Segovia – Valladolid / Medina del Campo. Tramo: Accesos a Valladolid e Integración Urbana de su red Arterial Ferroviaria. Subtramo: Río Duero – Túnel de Pinar de Antequera. (ADIF, Mayo 2013).
- Proyecto Construido de Vía, Electrificación, Instalaciones de Seguridad y Comunicaciones del Ramal de Acceso en tres hilos al Nuevo Complejo Ferroviario de Valladolid (ADIF, 2014)
- Proyecto Constructivo de Duplicación de Vía y Electrificación en el Tramo P.B. Río Duero – Valladolid Campo Grande. (ADIF Alta Velocidad, Mayo 2014)
- Proyecto Construido de Obra Civil, Vía y Electrificación. Nuevo Acceso Ferroviario al Norte Noroeste de España. Tramo: Estación de Valladolid Campo Grande – Nudo Norte de Valladolid. Fase I. (ADIF Alta Velocidad, Noviembre 2015)
- Dossier de Trazado de la Línea Río Duero – Valladolid Campo Grande (ADIF Alta Velocidad, Mayo 2019)
- Proyecto de Construcción de Vía y Electrificación para la Variante Este Ferroviaria de Valladolid (ADIF Alta Velocidad, Octubre 2019)