

6631

RESOLUCIÓN de 16 de marzo de 2006, de la Secretaria General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto «Cercanías de Madrid. Acceso ferroviario al aeropuerto de Barajas», promovido por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

1. *Objeto y justificación. Promotor y Órgano sustantivo del proyecto.*—El objeto de este proyecto es la conexión ferroviaria de cercanías entre la Estación de Chamartín y la Nueva Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Barajas, mejorando de esta forma las comunicaciones con el Aeropuerto. Se duplica un tramo, aproximadamente hasta el kilómetro 3,5 de la vía ferroviaria, y se ejecuta una nueva plataforma ferroviaria, en túnel, de 4,8 km.

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

2. *Descripción del proyecto.*—La descripción de las obras proyectadas se ha estructurado según la división de la traza, en dos tramos:

Tramo de duplicación de la doble vía existente:

La vía doble tiene su inicio en la cabecera norte de la Estación de Chamartín, situándose en el mismo pasillo por el que discurre la actual vía doble de Hortaleza. Las cuatro vías discurren a lo largo del corredor ferroviario existente hasta el cruce con la carretera de circunvalación M-40, situándose en la parte centro la actual vía doble de Hortaleza y, a ambos lados, las dos vías proyectadas. La longitud de dicho tramo es de 3.600 m.

Las vías I y II objeto del proyecto parten de la playa de vías de la Estación de Chamartín, y sus trazados discurren paralelos, separados una distancia mínima de 4 m hasta el p.k. 0+980. Desde este punto, las vías se separan progresivamente adosándose a ambos márgenes de la vía Hortaleza, a una distancia de 9 m cada una. Las vías vuelven a aproximarse desde el p.k. 1+475, de forma que su separación respecto al eje de la vía Hortaleza es de 6,12 m, hasta finalizar en la alineación recta donde está ubicada la Estación de Hortaleza.

Tramo de acceso subterráneo a Barajas:

Este tramo, de 4.810 m, se inicia en la intersección de la vía proyectada con la M-40, hasta alcanzar en túnel la Estación Terminal de la Ciudad Aeroportuaria de Barajas.

Tras un salto de carnero, la doble vía de la infraestructura proyectada abandona el pasillo ferroviario actual en dirección a la Terminal de Barajas. Cruza la zona residencial «Las Cárcavas» mediante un túnel en mina, discuriendo posteriormente en falso túnel (del p.k. 0+340 al p.k. 2+540) por debajo del vial del Parque de Valdebebas, y tras atravesarlo, el trazado se dirige mediante túnel en mina hasta la Estación Terminal de la Ciudad Aeroportuaria de Barajas.

Finaliza desdoblándose en las dos vías que circularán entre las pantallas de la Nueva Terminal de Barajas. En el Anejo se observa la situación de la actuación.

3. *Descripción del medio.*—La red de drenaje del territorio pertenece a la Cuenca Hidrográfica del Tajo, y está constituida por numerosos arroyos que tributan sus aguas al arroyo Valdebebas, afluente del río Jarama. Las unidades terciarias de carácter detrítico grueso dan lugar a la presencia de acuíferos no continuos con niveles piezométricos muy variables.

El enorme desarrollo urbanístico de la zona afectada por el trazado dentro del municipio de Madrid, hace que predominen sólo eriales, cultivos abandonados y, asociados a los arroyos que atraviesan la zona de actuación, restos aislados de vegetación palustre y herbazal con escasa representatividad.

Debido a la evidente antropización del medio, la fauna existente en el ámbito de actuación se caracteriza por la escasez de comunidades de interés, predominando la presencia de especies de amplia distribución siendo el grupo más abundante el de aves.

Paisajísticamente, el territorio atravesado por el trazado está muy antropizado, debido a su cercanía a Madrid y a numerosas zonas residenciales como Las Cárcavas, que junto a las infraestructuras existentes, conforman un ámbito de escasa calidad estética.

El ámbito de actuación se encuentra situado en un área calificada como «Zona de Alto Potencial Arqueológico». La zona situada entre la cabecera norte de la Estación de Chamartín y la intersección con la M-40 se encuentra próxima a yacimientos paleontológicos relevantes. El tramo ferroviario que se inicia en la intersección con la M-40 hasta alcanzar la Estación Terminal de la Ciudad Aeroportuaria de Barajas atraviesa zonas que se encuentran próximas a yacimientos arqueológicos de gran interés.

Las vías pecuarias existentes en el ámbito de actuación son «Vereda de los Toros», «Colada del camino viejo de Burgos» y «Vereda de Valdecarros».

4. *Tramitación de evaluación de impacto ambiental.*—Con fecha de 2 de marzo de 2004, la Dirección General de Ferrocarriles inicia el periodo de consultas previas. El resultado de las contestaciones a las consultas se remite al promotor el 19 de noviembre de 2004.

La Dirección General de Ferrocarriles somete al trámite de información pública el proyecto básico «Cercanías de Madrid. Acceso ferroviario al aeropuerto de Barajas» incluyendo el preceptivo estudio de impacto ambiental mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado, núm. 66, de 18 de marzo de 2005 y en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, núm. 76, de 1 de abril de 2005. Con fecha 8 de julio de 2005 la Dirección General de Ferrocarriles remite a la DGCyEA el expediente completo.

5. *Análisis del proceso de evaluación:*

5.a) Fase de consultas sobre el impacto ambiental del proyecto: De los organismos consultados, han emitido respuesta la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Concejalía de Gobierno de Medio Ambiente y Servicios a la Ciudad de la Comunidad de Madrid, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, el Servicio de Protección del Patrimonio Arqueológico, Paleontológico y Etnográfico. Dirección General de Patrimonio Histórico de la Consejería de Cultura y Deportes de la Comunidad de Madrid.

Las principales afecciones recogidas en el proceso de consultas son:

Afección sobre la calidad acústica. Incremento del nivel de ruido.

Afección sobre el suelo. Alteración topográfica del terreno original.

Afección sobre el sistema hidrológico. Alteración del curso fluvial de los arroyos de La Plata y Valdefuentes.

Afección sobre el paisaje. Alteración de la calidad visual del entorno.

Afecciones sobre el Patrimonio histórico, cultural y arqueológico. Afección del trazado a la zona calificada como «Zona de Alto Potencial Arqueológico».

5.b) Estudio de impacto ambiental:

5.b.1 Tratamiento del resultado de las consultas y de los impactos significativos:

I. Afección sobre la calidad acústica: Las acciones del proceso de construcción en especial el funcionamiento y tránsito de maquinaria generarán un incremento del nivel de ruido. En la fase de explotación, el subtramo que transcurre en superficie puede producir un aumento del ruido en la zona como consecuencia del incremento de tráfico ferroviario en relación a la situación actual.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Concejalía de Gobierno de Medio Ambiente y Servicios a la Ciudad de la Comunidad de Madrid y la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid señalan que se deberá elaborar un estudio acústico que determine la situación preoperacional y realice la predicción de los niveles sonoros, tanto en los desarrollos urbanísticos existentes como los previstos en la zona.

En el estudio de impacto ambiental se ha incluido un estudio de los niveles de ruido existentes en la actualidad en el ámbito de actuación, en el que se establecen las siguientes consideraciones:

Tramo I (Chamartín-Hortaleza):

Los niveles sonoros equivalentes diurnos [54,9-63,8 dB (A)] son inferiores a los valores límite establecidos en la Ordenanza de Protección de la Atmósfera del Ayuntamiento de Madrid para suelo urbano, área residencial, período diurno [65 dB (A)].

Los niveles sonoros equivalentes intermedios [49,8-61,6 dB (A)] superan en dos posiciones al nivel señalado en dicha Ordenanza para suelo urbano, área residencial, período intermedio [60 dB (A)].

Tramo II (Hortaleza-Barajas):

El nivel sonoro equivalente diurno [42,6 dB (A)] es inferior a los valores límite establecidos en áreas residenciales durante el período diurno para suelo urbano [60 dB (A)].

El nivel sonoro equivalente intermedio [40,7 dB (A)] es inferior a los valores límite establecidos en áreas residenciales durante el período intermedio para suelo urbano [55 dB (A)].

Asimismo, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid indica que en caso de superar los niveles de ruido permitidos se instalarán pantallas acústicas y cualquier otra medida adecuada para la reducción de los mismos.

El promotor plantea que, con el fin de reducir los niveles sonoros generados por el futuro tráfico ferroviario en áreas de oficinas y residenciales, se instalarán barreras acústicas próximas a la vía.

II. Afección sobre el suelo: La creación de terraplenes y desmontes, las excavaciones y construcción de túneles suponen la alteración topográfica del terreno original, la desaparición de la cubierta edáfica y generan la necesidad de crear lugares de acopio y vertedero de materiales.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Concejalía de Gobierno de Medio Ambiente y Servicios a la Ciudad de la Comunidad de Madrid considera que se deberá definir la localización de dichas instalaciones auxiliares, puesto que suponen una ocupación temporal del suelo y la pérdida del mismo. Igualmente, se deberán definir zonas de

vertedero para el volumen excedente de tierras, cuantificando dicho volumen e incluyendo su valoración ambiental.

A este respecto, se han seleccionado para la ubicación de las zonas de instalaciones auxiliares dos parcelas próximas a la zona de actuación; una finca situada en el inicio del trazado en su margen izquierda, entre una subestación eléctrica y la M-30 y, una parcela situada en la margen derecha del trazado, entre la M-40 y el Camino Viejo de Burgos. A partir del balance de tierras realizado, se determina la necesidad de prever el vertido de materiales procedentes de la excavación de los túneles y del resto de movimiento de tierras por lo que propone la utilización de los vertederos «Las Cumbres» y «La Salmédina», situados en el municipio de Madrid.

III. Afección sobre el sistema hidrológico: La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Concejalía de Gobierno de Medio Ambiente y Servicios a la Ciudad de la Comunidad de Madrid indican que se deberá estudiar la permeabilidad de los materiales interceptados por el trazado y la vulnerabilidad de los acuíferos subyacentes, para evaluar el riesgo de contaminación de los mismos durante las obras de construcción de túneles y falsos túneles.

Se deberá analizar y valorar la afección a los arroyos de La Plata y Valdefuentes durante las obras de construcción del falso túnel. Se deberán definir las medidas encaminadas a la protección hidrológica durante las obras de construcción de túneles y falsos túneles (balsas de decantación, etc.), debido al riesgo de derrame en el ámbito de actuación, y el destino final de esas aguas.

El estudio de impacto ambiental señala que, a partir del estudio hidrogeológico llevado a cabo, no se prevén afecciones al sistema acuífero sobre el que se asienta el trazado, dado que el subsuelo está formado principalmente por arena arcillosa con intercalaciones de arcilla arenosa, formaciones típicas del subsuelo de Madrid, donde no se detecta nivel freático a niveles superficiales. Según los datos de permeabilidad de materiales y de vulnerabilidad de los acuíferos subyacentes, destaca el bajo riesgo de contaminación generado como consecuencia de la ejecución de las obras.

Asimismo se indica que el trazado atraviesa una zona hidrológica de cauces de tercer orden, con cursos intermitentes, siendo el arroyo de la Plata el más significativo en cuanto a la proyección de su encauzamiento en el p.k. 2+545, realizándose con la misma sección y anchura de caminos de servicio que el tramo inferior del cauce, encauzado en la actualidad.

Las aguas residuales generadas en las zonas de instalaciones y parques de maquinaria, así como las procedentes de la excavación, se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos que funcionará solamente durante la fase de ejecución de la obra. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de la balsa para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre las líneas de escorrentía natural o sobre el terreno.

IV. Afección sobre el paisaje: Las zonas en las que el trazado no discurre paralelo a la actual línea férrea, en el área destinada al parque de maquinaria y en la zona de acopios e instalaciones auxiliares, será necesario eliminar la cubierta vegetal existente, produciendo un descenso de la calidad visual del entorno atravesado.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Concejalía de Gobierno de Medio Ambiente y Servicios a la Ciudad de la Comunidad de Madrid señala que:

Se deberá diseñar un proyecto de recuperación e integración paisajística, especificando las actuaciones que se llevarán a cabo, especies a utilizar y zonas objeto de actuación.

Las tierras limpias se emplearán preferentemente en la propia traza o se destinarán a restauración de zonas degradadas, construcción, acondicionamiento o relleno.

La tierra vegetal se retirará, almacenará y conservará en tongadas de poca altura para mantener sus condiciones naturales y poder utilizarla posteriormente en el acondicionamiento de la zona afectada.

El estudio de impacto ambiental indica que la tierra vegetal se acopiará próxima al trazado en montones de sección trapezoidal de altura igual o inferior a 2 m y se extenderá sobre los taludes de terraplén y desmonte con pendiente homogénea no inferior a 1H:1V y en las zonas de instalaciones auxiliares. El extendido se efectuará hasta conseguir un espesor mínimo de 30 cm, entre 15 y 30 días antes de las hidrosiembras y plantaciones.

El objetivo principal de la integración paisajística consiste en la reducción de los impactos visuales más significativos y para lograrlo plantea las siguientes líneas de actuación:

Hidrosiembra de todos los taludes del nuevo trazado y de las salidas de emergencia, con pendientes inferiores a 1H:1V. Se plantarán especies herbáceas, principalmente gramíneas y leguminosas.

Restauración de las zonas de instalaciones auxiliares.

Revegetación con especies que se adapten ambientalmente a la zona, tales como romero, espliego, tomillo y enebro.

V. Afecciones sobre el Patrimonio histórico, cultural y arqueológico: La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, el Servicio de Protección del Patrimonio Arqueológico, Paleontológico y Etnográfico de la Dirección General de Patrimonio Histórico de la Consejería de Cultura y Deportes de la Comunidad de Madrid y la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Concejalía de Gobierno de Medio Ambiente y Servicios a la Ciudad de la Comunidad de Madrid señalan que se deberá realizar un estudio arqueológico, que determine la afección del trazado a la zona calificada como «Zona de Alto Potencial Arqueológico». Igualmente, se deberá realizar un estudio paleontológico.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Concejalía de Gobierno de Medio Ambiente y Servicios a la Ciudad de la Comunidad de Madrid señalan que, se analizará y valorará la afección a las vías pecuarias para su reposición en coordinación con la Dirección General de Agricultura y Desarrollo Rural.

El estudio de impacto ambiental señala que no se prevén afecciones del tramo de duplicación de la doble vía a elementos protegidos, catalogados o inventariados, así como a vías pecuarias, ya que la totalidad del trazado transcurre por una plataforma ferroviaria ya existente. No obstante, se indica que dada la importancia arqueológica que tiene el entorno de actuación, el proyecto constructivo incorporará un plan de prospección arqueológica de la franja de ocupación del nuevo trazado, de los caminos de acceso a las obras y de las superficies destinadas a acoger instalaciones auxiliares.

El tramo de acceso subterráneo a la nueva Estación Terminal del Aeropuerto, atraviesa vías pecuarias que no se verán afectadas durante el funcionamiento de la línea, a excepción de la Vereda de los Toros, que atraviesa el trazado a la altura del salto de carnero proyectado a partir del cruce de la M-40. La reposición de esta vía se incluirá en el proyecto constructivo, de forma que se garantice el mantenimiento de sus características y su continuidad. No obstante el uso actual de la citada vía se encuentra muy condicionado en esta zona por la construcción de la M-40, los ramales de acceso y la vía actual Chamartín –Corredor del Henares.

El estudio de impacto ambiental incluye los informes relativos a los estudios previos de arqueología y paleontología para caracterizar el Patrimonio arqueológico y paleontológico existente en el área de influencia del trazado, y propone las medidas preventivas en cada caso:

Patrimonio arqueológico:

Seguimiento del movimiento de tierras y elaboración de informes mensuales.

Elaboración de un Informe previo y memoria final.

Patrimonio paleontológico:

Prospección superficial del trazado y de las zonas de instalaciones auxiliares.

Seguimiento extensivo de las remociones de tierra.

Seguimiento intensivo de las remociones de tierra en zonas con mayor potencial de hallazgos.

5.b.2 Tratamiento del análisis de alternativas: selección de alternativa: En las alternativas posibles de conexión entre la Estación de Chamartín y la Estación Terminal de Barajas se combinan dos opciones de intersección de las nuevas vías ferroviarias con las de Hortaleza (A y B) y dos corredores (Norte y Sur). En el Anejo se detalla el croquis con las alternativas.

Corredor de Acceso		Pasillo
Norte.	1	Adosado a la R-2.
	2	Centrado respecto a la futura urbanización Valdebebas.
Sur.	1	En prolongación recta con la playa de vías de la Estación de Hortaleza.
	2	Adosado a la A-10. Cruce Eje N-S al norte.
	3	Adosado a la A-10. Cruce Eje N-S al sur.

Tras la comparación de dichas alternativas se concluyó que la vía A, corredor Sur y pasillo 1 era la más ventajosa por los siguientes motivos:

Los tiempos de recorrido de las composiciones son muy inferiores a los demás.

Permite situar una estación en un punto estratégico entre la urbanización del Parque de Valdebebas, la ampliación de los Recintos FERIALES

Juan Carlos I y la ampliación de la Ciudad Deportiva del Real Madrid. Por tanto, la demanda potencial de viajeros servida es muy superior a cualquier otra alternativa.

5.c) Integración del resultado del proceso de participación pública en el proyecto:

I. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental perteneciente a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, señala que:

En el estudio de impacto ambiental del proyecto no se incluye un análisis de alternativas técnicamente viables.

No se ha llevado a cabo un estudio de ruidos y una valoración de la situación posoperacional, por lo que se deberá completar un estudio de ruidos

Se deberá contemplar en el proyecto constructivo un plan de vertido de tierras y demás materias inertes procedentes de la excavación, así como un plan de reutilización de las tierras limpias.

Tras el análisis de estas consideraciones la Dirección General de Ferrocarriles indica que:

La evaluación de las alternativas se realizó teniendo en cuenta consideraciones de tipo económico, geológico-geotécnico y medioambiental.

Tras el análisis realizado se descartó la solución norte por los siguientes motivos:

Mayor longitud.

La permeabilidad transversal queda peor resuelta, incorporándose nuevas barreras en el territorio, muy al contrario que la alternativa Sur, la cual transcurre mayoritariamente en túnel.

La contaminación acústica es mayor porque la solución Norte se sitúa más próxima al PAU de Sanchinarro.

Transcurre en el entorno del arroyo de Valdebebas, cruzando dos arroyos que tributan al Valdebebas en tramos en los que la vía transcurre en trinchera, no quedando claro la viabilidad técnica del correspondiente encauzamiento.

Se ha realizado un estudio de los niveles de ruido que la futura circulación de trenes genera en el entorno de la vía, del que se pueden establecer las siguientes conclusiones:

Los niveles sonoros límite 55 dB (A) y 45 dB (A) establecidos en la actual legislación para áreas residenciales, para los períodos diurno y nocturno, se alcanzan respectivamente a 38-250 m y 130-250 m del eje central de las vías.

Los niveles sonoros límite 65 dB (A) y 55 dB (A) establecidos en la actual legislación para áreas de oficinas y servicios, para los períodos diurno y nocturno, se alcanzan respectivamente a 15-46 m y 40-250 m.

Con el fin de reducir los niveles sonoros generados por el futuro tráfico ferroviario en áreas de oficinas y residenciales próximas a las vías, se instalarán barreras acústicas próximas a la vía.

En el proyecto constructivo se elaborará un Plan de Gestión de Residuos que deberá ser desarrollado por el contratista adjudicatario de las obras, así como un Plan de reutilización de los materiales inertes procedentes de la excavación, que deberá realizarse según lo establecido en el Plan de Gestión Integrada de los Residuos de Construcción y Demolición de la Comunidad de Madrid.

II. El Área de Gobierno de Medio Ambiente y Servicios a la Ciudad de la Dirección General de Patrimonio Verde del Ayuntamiento de Madrid, considera que se deberá:

Realizar un estudio del arbolado existente en la zona.

Definir la localización de las instalaciones auxiliares de obra y de los caminos temporales de obra, así como el proyecto de recuperación e integración paisajística de dichas zonas.

Considerar diversos objetivos de control relativos a la protección de la vegetación.

La Dirección General de Ferrocarriles señala a este respecto que:

A partir de la caracterización realizada del ámbito de actuación, se determina la inexistencia de arbolado o de especies vegetales de interés a lo largo de todo el trazado que discurrirá en superficie, de manera que no se considera necesario realizar un estudio específico durante la elaboración del proyecto de construcción.

La localización concreta tanto de las zonas de instalaciones auxiliares como de los caminos de acceso a las obras, se realizará a nivel de proyecto constructivo. Asimismo, dentro del proyecto de integración ambiental del trazado de dicho proyecto se detallarán convenientemente las medidas de restauración necesarias para su adecuación.

La ausencia de afecciones a especies arbóreas o arbustivas de interés en el entorno del trazado proyectado determinan la no necesidad de

incluir en el Programa de Vigilancia Ambiental de la obra los objetivos de control estimados en la alegación.

III. Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) señala que:

Las cotas del terreno que figuran en el proyecto básico no son las actuales, ya que en los últimos meses se ha llevado a cabo trabajos de movimiento de tierras. Igualmente sucede con la ubicación del arroyo de La Plata.

La ejecución de las pantallas previstas en el proyecto básico afectará a los taludes de los viales del aparcamiento, así como a las plantaciones y a la red de riego.

Tras el análisis de estas consideraciones la Dirección General de Ferrocarriles indica que:

En la redacción del proyecto constructivo, se tendrá en cuenta los cambios realizados en la morfología del terreno del Plan de Barajas. En cualquier caso, las nuevas cotas del terreno no afectan a la solución proyectada, manteniéndose la solución en túnel en mina.

IV. Un total de 205 alegaciones, de las cuales 129 pertenecen a particulares y el resto a la Comunidad de Vecinos Sanchinarro III, consideran que se deberán incluir pantallas acústicas entre la Estación de Hortaleza y el cruce del ferrocarril proyectado con la avenida Alcalde Conde de Mallalde, en un tramo de aproximadamente 900 m y únicamente en el lateral norte para evitar el ruido que ocasionen los trenes a su paso por esta zona.

La Dirección General de Ferrocarriles señala a este respecto que el Proyecto Básico ya incluye el correspondiente estudio de ruidos, previniéndose disponer las barreras acústicas, esteras elásticas en subbalasto, etc. en el Proyecto Constructivo.

V. La Confederación Hidrográfica del Tajo indica una serie de trámites necesarios para la autorización del proyecto definitivo en relación con los márgenes de los cauces, la capacidad de desagüe, ocupación del dominio público hidráulico de las obras provisionales y en concreto de las necesarias para el encauzamiento del arroyo de la Plata. Asimismo indica que, se respetará la vegetación de ribera en el tramo de afección, restituyendo los tramos de los cauces afectados.

La Dirección General de Ferrocarriles indica al respecto que se tendrán en cuenta las recomendaciones y criterios de carácter General que se plantea para la elaboración del Proyecto Constructivo y en la propia ejecución de la obra.

6. *Especificaciones para seguimiento.*—El estudio de impacto ambiental incluye un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA), en el que se detalla el seguimiento de las actuaciones tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

La vigilancia se centrará en verificar la correcta ejecución de las obras del proyecto que tengan incidencia ambiental y de las medidas protectoras y correctoras propuestas. Así pues, los aspectos a considerar durante la fase de construcción serán el seguimiento ambiental de la calidad atmosférica, niveles sonoros, sistema hidrológico superficial, hidrogeología, suelos y recursos culturales.

Desde el inicio de las obras hasta la emisión del acta de recepción de la obra, señala que se emitirán informes periódicos ordinarios mensuales y un informe final de la fase que recoja los aspectos supervisados (calidad atmosférica, niveles sonoros, sistema hidrológico superficial, hidrogeología, suelos y recursos culturales) para su presentación en el órgano sustantivo.

A partir de la emisión del acta de recepción de las obras y a lo largo del período de garantía, indica que se llevará a cabo el seguimiento ambiental de los suelos y plantaciones, así como el control de los niveles admisibles de ruido y de los residuos generados.

Durante los tres años siguientes al acta de recepción de la obra comunica que se realizarán informes periódicos ordinarios semestrales, así como un informe final de la fase en el que se recojan los aspectos más relevantes de la vigilancia efectuada, para su presentación al órgano sustantivo.

7. *Conclusión.*—En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 15 de marzo de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto de «Cercanías de Madrid. Acceso ferroviario al aeropuerto de Barajas», concluyendo que no se observan impactos adversos significativos sobre el medio ambiente con el diseño finalmente presentado a declaración de impacto ambiental, con los controles y medidas correctoras propuestas por el promotor y las medidas aceptadas por éste, que dan respuesta a lo planteado en el período de consultas previas e información pública.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General de Ferrocarriles para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto.

Madrid, 16 de marzo de 2006.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

