

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

8172

RESOLUCIÓN de 4 de abril de 2008, 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 Estudio informativo del nuevo complejo ferroviario de la estación de Atocha, vestíbulos y acceso sur, en Madrid.

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado b) del grupo 6 del anexo I del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental y procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 12.1 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 Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la ejecución del procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la proposición de las declaraciones de impacto ambiental.

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

1. *Información del proyecto: Promotor y Órgano Sustantivo. Localización. Objeto y justificación. Descripción sintética. Alternativas*

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

El nuevo complejo ferroviario tiene como objetivos principales:

Dotar de capacidad al Complejo Ferroviario en un horizonte temporal de largo plazo.

Potenciar la intermodalidad tanto entre las propias líneas de alta velocidad, como con el resto de medios de transporte público y privado: ferrocarril de cercanías, red de metro, autobuses urbanos, metropolitanos y discretionales, taxis y vehículos particulares.

Dar solución de acceso a la línea de alta velocidad que desde el sur debe dar conexión con la nueva estación pasante y, a través de ella, con el nuevo túnel de conexión de alta velocidad entre Atocha y Chamartín.

Aportar confort, facilitando los tiempos de espera y el acceso de los viajeros a los trenes, disponiendo de espacios adecuados para ello, con servicios comerciales y de atención al cliente.

El proyecto se ubica en el actual Complejo de la Estación de Atocha, en la «almendra central» de Madrid, en el distrito de Arganzuela. El actual Complejo de la Estación de Atocha esta constituido por:

Marquesina Histórica: corresponde con la antigua estación de Alberto de Palacio. Es un edificio con dos crujías laterales en dos plantas y una gran nave central ocupada, casi en su totalidad, por el jardín tropical instalado en 1992.

Estación Puerta de Atocha: se encuentra al sur de la Marquesina Histórica. Cuenta con quince vías y ocho andenes de quinientos metros de longitud. El acceso a la terminal se produce desde la cota 628 (a la que está la Avenida Ciudad de Barcelona). En esta cota se sitúa una plataforma viaria donde llegan los taxis y autobuses de la EMT y donde se sitúa un aparcamiento de corta estancia.

Intercambiador: situado entre la estación de Puerta de Atocha y la estación de Metro de la línea 1 «Atocha Renfe». Se accede mediante un cilindro. Junto al cilindro, a nivel de la calle (cota 628), se sitúan las paradas de los autobuses de la EMT y una parada de taxis. En el nivel inmediatamente inferior (cota 624) se sitúa un vestíbulo, con acceso a las salidas de la estación Puerta de Atocha y a la estación de metro. Unas pasarelas laterales permiten el acceso desde el aparcamiento de las cúpulas, situado en la cubierta de la estación de Cercanías, configurando un espacio en doble altura donde se sitúa el vestíbulo de acceso a Cercanías, a cota 619. Desde este vestíbulo se da acceso a la estación de Metro a cota de los andenes, se permite la salida a través de la Plaza del Embarcadero hacia la plaza de Carlos V y el Paseo del Prado.

Estación de Cercanías: consta de diez vías y cinco andenes, con una estructura de grandes pórticos de dos vanos de 38 m de luz situados cada quince metros. Sobre la cubierta de la estación se sitúa el aparcamiento de Larga Estancia (cota 624.5), cubierto con unas cúpulas de acero que apoyan sobre los lucernarios de la estación. El aparcamiento cuenta con una capacidad de 637 coches.

El Nuevo Complejo tendrá los siguientes grandes elementos funcionales:

Marquesina Histórica: se empleará como gran vestíbulo del Complejo. Para ello, se modificará el acceso norte al complejo, eliminando los muros de ladrillo situados junto al edificio histórico y se crearán nuevas rampas y escaleras para facilitar las conexiones peatonales con el Museo Reina Sofía y el Paseo del Prado.

Además se recuperará el carácter peatonal de la Plaza del Embarcadero, actualmente aparcamiento, facilitando los accesos desde la plaza de Carlos V, mediante rampas y escalinatas.

Estación Puerta de Atocha: la actual estación Puerta de Atocha pasará a ser la Terminal Norte. Además, se construirá una nueva Terminal Sur:

Terminal Norte: se concibe como terminal de salidas, en su interior se remodelarán los espacios existentes para disponer de vestíbulos de salidas en las cotas 624 y 619. Asimismo se ampliará el espacio disponible hacia el norte, con dirección a la Plaza de Embarcadero y el Patio de Méndez Álvaro. La ampliación consistirá en un voladizo, a partir de la estructura existente, que se cerrará hacia el norte con un nuevo muro cortina en el que se dispondrán accesos al Intercambiador y al Patio de Méndez Álvaro.

Terminal Sur: terminal empleada para las llegadas, dispuesta al sur de la existente, con un vestíbulo sobre las vías de Cercanías al que se llega desde los andenes a través de una nueva pasarela a cota 624.75. La cubierta unirá el nuevo vestíbulo y los andenes de esta Terminal Sur.

Las 15 vías de la estación Puerta de Atocha serán de ancho U.I.C.

Estación de Cercanías: se ampliará hacia el este mediante la construcción de dos vías con un andén central. Esta ampliación no afectará al número de vías que existen fuera del complejo de la estación.

Estación AVE Pasante: se realizará bajo la calle Méndez Álvaro y las vías 14 y 15 de Puerta de Atocha, lo cual, resuelve el acceso sur del AVE Pasante en superficie, aprovechando la plataforma existente de ancho ibérico. Además esta disposición permite la integración con las Terminales Norte y Sur, es decir, que las salidas y llegadas se realicen del mismo modo que el resto de andenes de Puerta de Atocha. La nueva estación estará constituida por cuatro vías y dos andenes centrales de más de 400 metros de longitud.

Acceso sur a la estación del AVE: la longitud del trazado es de 1.166,451 m. Parte bajo el paso superior de la calle de Pedro Bosch, sobre las vías actuales, las cuales aprovecha para su entrada en la estación de Puerta de Atocha.

El Aparcamiento de Larga Estancia, de cuatro plantas, se situará en el actual solar triangular, situado al sureste de la estación de Cercanías. Las dos primeras plantas se dispondrán sobre la actual rasante del solar, mientras que las otras dos están excavadas en el terreno. Tendrá una capacidad total de 2.763 plazas, para uso exclusivo de viajeros.

Sistema viario: el nuevo viario se independiza del tráfico urbano, liberando la calle de Antonio de Nebrija del tráfico generado por el Complejo. Por otra parte, el viaducto sur resuelve el acceso sur al Complejo desde la M-30, sirviendo de cierre visual de la nueva Terminal.

De arriba a abajo, las cotas fundamentales para comprender la organización del Complejo son:

Cota 628: acceso al Intercambiador (a través del cilindro), acceso de viajeros en taxi y en vehículo a la Terminal Norte, Autobuses EMT, acceso norte al viario.

Cota 624: Vestíbulo Sur, pasarela de llegadas, sistema viario, aparcamiento existente (sobre la estación de Cercanías) y nueva plaza ajardinada en el solar triangular.

Cota 619: andenes de la estación de Puerta de Atocha, Marquesina Histórica, Plaza del Embarcadero, Vestíbulos de Cercanías y conexión entre ellos, estación de Metro y nueva plaza urbana.

Cota 617: pasarelas de la estación de Cercanías.

Cota 611: andenes de la estación de Cercanías y su ampliación.

Cota 607: pasarelas sobre las vías de la estación Pasante. Última planta del aparcamiento (sótano -4) del aparcamiento de Larga Estancia.

Cota 600: andenes de la estación Pasante.

2. *Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto*

Las actuaciones objeto del presente estudio se localizan en la actual estación de Atocha, en el distrito de Arganzuela de Madrid.

Geología: La zona de actuación, al igual que todo Madrid, se encuentra en una cuenca constituida por materiales terciarios de origen continental. Estos materiales se localizan en forma dispersa, en toda la zona, con desarrollo muy variable y dispuestos en tres unidades principales: Relleno antrópico, transición Tosco-Peñuela (limos y limo arcilloso marrón) y Peñuela (arcillas y limos duros de alta plasticidad pasando a yesífera en los niveles inferiores).

Vegetación: Se ha realizado el inventariado de la zona de actuación con el siguiente resultado:

Arbolado en alineaciones:

En la calle Méndez Álvaro existen acacias, olmos, ciruelos rojos, plátanos y tilos.

En la avenida Ciudad de Barcelona se han inventariado ejemplares de plátanos.

En la calle del Comercio se encuentran plátanos.

Arbolado en taludes y zonas marginales: localizado en la calle Garganta de los Montes. Se distinguen olmos, ailantos y acacias.

Zonas incluidas en el Catálogo de Parques Históricos y Jardines de Interés: el espacio situado en la trasera de los edificios de oficinas de RENFE, en la Avda. Ciudad de Barcelona, correspondiente a una pequeña parcela verde en una zona de aparcamiento, se clasifica como Jardín de Interés con Nivel 3 de protección de acuerdo con el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997. Su número de Catálogo es el 25687. Entre sus individuos destaca la presencia de magnolios y chopos.

Hidrogeología: En la zona de estudio se localiza el Sistema Acuífero n.º 14, perteneciente a la cuenca del Tajo, exactamente a la Unidad Madrid, constituida por un conjunto de lentejones irregulares de gravas y arenas arcillosas de escasa permeabilidad, distribuidos aleatoriamente entre materiales arcillo-arenosos de menor permeabilidad, produciendo un comportamiento muy irregular y cambiante.

Ruido y vibraciones: Se ha realizado una campaña de muestreo en 18 puntos repartidos por la zona de actuación. El resultado de dichas mediciones refleja una gran variación entre unos puntos y otros, obteniéndose niveles sonoros entre 53,4 dB(A) y 74,2 dB(A) durante el periodo diurno; entre 42,6 dB(A) y 72,9 dB(A) durante el periodo intermedio; y entre 39,2 dB(A) y 68,3 dB(A) durante el periodo nocturno.

Se concluye que en el 77% de las muestras realizadas en zonas residenciales o educativas se superan los niveles permitidos en la Ordenanza de Protección de la Atmósfera contra la Contaminación por Formas de Energía del Ayuntamiento de Madrid (B.A.M. 5605 de 24 de junio de 2004).

Respecto a las vibraciones en la calle Garganta de los Montes se ha obtenido un valor de $k=5,9$, muy superior al $k=1,4$ establecido para zonas residenciales en periodo nocturno. Este elevado valor se debe al tráfico de vehículos, tanto pesados como ligeros y el tráfico de trenes.

Patrimonio Histórico-Artístico: Se localizan dos yacimientos arqueológicos afectados por la traza: Cerro de San Blas 79007 y 79350, en este último se han hallado fondos de cabaña y puntas de flecha del Calcolítico, trozos de molino medieval y cerámica de época contemporánea. Además la actuación esta en las zonas B y C de la Zona Arqueológica «Terrazas del Manzanares» (Decreto 113/1993).

Tanto la Marquesina Histórica de la estación como el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en el perímetro de la zona de actuación, están catalogados como Monumentos dentro de la clasificación de Bienes Inmuebles de Interés Histórico-Artístico.

3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

3.1.1 Entrada documentación inicial.-Con fecha 4 de abril de 2006, se recibe el documento inicial del «Estudio informativo del nuevo complejo ferroviario de la estación de Atocha. Vestíbulos y acceso sur. T.M. Madrid (Madrid)», iniciándose así su tramitación.

3.1.2 Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones.-La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha de 18 de mayo de 2006, estableció un periodo de consultas a instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, para determinar el alcance del estudio de impacto ambiental y señalar las implicaciones ambientales del proyecto. Se indican en la tabla siguiente los organismos consultados, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con el documento inicial:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
D.G. para la Biodiversidad	-
Confederación Hidrográfica del Tajo	X
D.G. de Calidad y Evaluación Ambiental. Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad de Madrid	-
D.G. de Infraestructuras. D.G. de proyectos y Coordinación de Inversiones. RENFE	-

Relación de consultados	Respuestas recibidas
D.G. de Arquitectura y Vivienda. Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid	X
Administración de Infraestructuras ferroviarias (ADIF)	X
D.G. de Infraestructuras del Transporte. Viceconsejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid	X
D.G. de Patrimonio Histórico. Viceconsejería de Cultura y Deporte de la Comunidad de Madrid	-
D.G. de Urbanismo y Planificación Regional. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid	X
D.G. del Medio Natural. Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid	-
Área de Contaminación atmosférica. Centro Nacional de Sanidad Ambiental. Ministerio de sanidad y Consumo	-
Cátedra de Ingeniería Ambiental. E.T.S. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Universidad Politécnica de Madrid	-
Instituto de Acústica. Consejo Superior de Investigaciones Científicas	-
A.D.E.N.A.	-
Ecologistas en Acción	-
Greenpeace	-
S.E.O.	-
Ayuntamiento de Madrid	X
Sociedad Conservación Vertebrados (SCV)	-
Amigos de la Tierra	-
La Casa Verde	-
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental. Escuela Técnica Superior de ingenieros de Montes	X

Se señala a continuación un resumen de las principales sugerencias recibidas durante el periodo de consultas:

Hidrología e hidrogeología: La Confederación Hidrográfica del Tajo consideró que no es previsible que se produzcan afecciones al dominio público hidráulico.

Patrimonio Cultural: La Dirección General de Arquitectura y Vivienda de la Comunidad de Madrid consideró acertado el planteamiento de puesta en valor de la Marquesina Histórica pero subrayando que las obras que deben realizarse bajo una óptica de restauración cuidadosa, evitando las actuaciones poco adecuadas. Además debía estudiarse la ordenación y el tratamiento de los espacios de la estación inmediatos al citado edificio para su adaptación al entorno urbano. Asimismo indicó que la superficie ocupada por la estación de Atocha junto con los terrenos ubicados al sur de la misma se incluyen dentro del Área de protección arqueológica y paleontológica denominada «Terrazas del Manzanares» áreas B y C.

Sinergias: La Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Comunidad de Madrid indicó la posible interferencia con la futura prolongación de la línea 11 del metro de Madrid.

Vegetación: La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid señaló la presencia de vegetación protegida, como jardín histórico o arbolado singular. Dentro del perímetro de la estación existen dos zonas verdes protegidas, una de ellas localizada en el futuro aparcamiento del Complejo y la otra frente a la Marquesina Histórica. Además en las zonas aledañas hay diversas zonas verdes, jardines protegidos y árboles singulares.

Ruido y vibraciones: La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid señaló que existen zonas cercanas al ámbito de la actuación que actualmente soportan niveles sonoros superiores a los límites establecidos en el artículo 11.2 de la ordenanza de protección de la atmósfera contra la Contaminación por Formas de Energía para Áreas Receptoras Tipo II, en suelo urbano.

Excedentes de excavación: ADIF consideró que debía realizarse una propuesta de áreas de vertido teniendo en cuenta parámetros como: distancias y costes de transporte; necesidades reales de vertido; capacidad de acogida de los puntos de destino de excedentes en el horizonte temporal de ejecución del proyecto.

Tráfico y movilidad peatonal: La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid indicó que debía realizarse un estudio de tráfico, definiendo alternativas posibles para evitar cortes, desvíos y trasiego de maquinaria.

3.1.3 Resumen de las indicaciones dadas por el Órgano ambiental al Promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las Administraciones ambientales afectadas.

Con fecha 12 de septiembre de 2006, se remitió al promotor los aspectos más relevantes que, según esta Dirección General, debía incluir el estudio de impacto ambiental, junto a las propuestas y sugerencias recibidas.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.

3.2.1 Información pública. Resultado.—La Dirección General de Ferrocarriles sometió el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado núm. 274, de 16 de noviembre de 2006, y en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid núm. 271, de 14 de noviembre de 2006. Con fecha 20 de julio de 2007, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, que comprende el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Durante el proceso de información pública se presentaron un total de 19 alegaciones correspondientes a organismos y administraciones públicas, asociaciones y partidos, y particulares. A continuación se incluyen los aspectos ambientales más destacados de las mismas, así como las respuestas del promotor:

Alternativas: El Ayuntamiento de Madrid propone una nueva alternativa que se localizaría en el espacio ocupado por la actual Estación de Contenedores de Abroñigal. A esta propuesta se suman la Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM), Asociación de Vecinos La Unidad de Arganzuela, Asociación de Vecinos del Barrio de Las Letras, Asociación de Vecinos La Corrala, Asociación de Vecinos Los Pinos de Retiro Sur, Asociación de Vecinos «Nuevo Amanecer» del Distrito de Retiro, y Asociación de Vecinos Puerta de Retiro.

El objetivo sería concentrar el intercambio ferrocarril/transporte privado en el nuevo emplazamiento de Abroñigal, donde se dispone de una amplia oferta de suelo y de una excelente comunicación con la red viaria. Con ello, la estación de Atocha quedaría especializada en los trenes de cercanías.

Según el promotor la estación de Abroñigal no es una alternativa técnica viable debido a los siguientes motivos:

Provocaría una fuerte pérdida de centralidad de la estación, que es precisamente una de las grandes ventajas del transporte ferroviario, alejándola casi 2 km del centro urbano.

Precisa del traslado previo de la terminal de contenedores, éste supondría un importante plazo de tiempo, ya que antes se debe implantar otro nodo de transportes que lo sustituya. Estos plazos son completamente incompatibles con la necesidad de ampliación.

Abroñigal está ubicada en una zona con muy baja dotación de transporte colectivo; no tiene metro y las líneas de Cercanías discurren separadas entre sí. Hacerlas discurrir todas por una eventual estación sería difícil y costoso.

Elimina la oportunidad para otros usos alternativos en el área liberada por la terminal de contenedores.

Impacto por ruido y vibraciones: El Ayuntamiento de Madrid, en vista a que en la actualidad se superan los niveles de ruido y vibraciones permitidos en varios puntos, además de la alta valoración del impacto en las distintas fases del proyecto, considera escasas las medidas recogidas. En especial, lo referente al plan de vigilancia, y a la efectividad del cerramiento previsto en la fachada de Méndez Álvaro.

Los presidentes de las comunidades de vecinos, Téllez y Cocheras, solicitan el soterramiento de las vías, dados los altos niveles de ruido actuales y el incremento esperado por esta nueva actuación. A esta solicitud se suman las asociaciones de vecinos.

El promotor considera que las actuaciones que se realizan son favorables en lo que a disminución de ruido y vibraciones se refiere. En el lado de las vías de Cercanías se dispone un nuevo vestíbulo al sur, sobre las vías existentes, con una disminución muy sensible del impacto sonoro en la zona donde se producen mayores niveles de ruido, debido al gran número de cruzamientos y a la necesidad de frenado para circular a baja velocidad. En el lado de la calle Méndez Álvaro, se propone un nuevo cierre acústico, en prolongación del existente.

Por otro lado, informa que se analizarán con mayor detalle los impactos por ruido producidos por la infraestructura ferroviaria, y se incluirán aquellas medidas que se consideren oportunas para minimizarlo en las zonas más sensibles.

En relación a la propuesta de soterramiento la considera una obra extraordinariamente complicada desde el punto de vista técnico, ya que se trata del acceso a una de las mayores estaciones de España.

Movilidad: El Ayuntamiento de Madrid considera que no resulta conveniente la instalación de un aparcamiento de 3.500 plazas en la estación, por la gran demanda de tráfico que conllevaría en un entorno que actualmente ya se encuentra muy congestionado.

Por otro lado, presenta discrepancias con el diseño realizado de glorietas, accesos, recorridos de los peatones, etc. Además de considerar que

debería de disponerse de un mayor número de terminales para autobuses urbanos, con el fin de potenciar el transporte público frente al privado.

Según el promotor el Estudio informativo refleja una propuesta de máximos en lo relativo a número de plazas de aparcamiento. En ella se incluyen las necesidades en un horizonte lejano al que se llegaría de manera gradual. Se puede plantear una reducción significativa del número de plazas o una planificación por fases en función de las necesidades.

También propone adecuar el proyecto a las indicaciones del Ayuntamiento de Madrid en relación al desarrollo urbano y ordenación viaria, regulación semafórica y disposición de pasos de peatones. Además se reordenarán las dársenas de autobuses urbanos, aumentando el espacio y número de paradas y mejorando las prestaciones del intercambiador.

Ordenación urbana: Según el Ayuntamiento de Madrid el proyecto discrepa con el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, de 17 de abril de 1997, al imposibilitar la construcción de la nueva Avenida de Atocha y al diseñar un nuevo acceso desde la calle Méndez Álvaro no previsto.

El promotor responde que se concertará la modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid.

Patrimonio: La Dirección General de Patrimonio Histórico de la Consejería de Cultura y Deportes de la Comunidad de Madrid informa que será necesario realizar un Estudio Arqueológico de evaluación y valoración del patrimonio histórico y paleontológico.

El Ayuntamiento de Madrid informa que se requiere un dictamen de la Reunión Conjunta de la Comisión Local de Patrimonio Histórico de la Consejería de Cultura y Deportes de la Comunidad de Madrid y de la Comisión de Control y Protección del Patrimonio del Ayuntamiento de Madrid.

El promotor informa que en el estudio de impacto ambiental se ha efectuado el Estudio Arqueológico en los términos indicados por la Dirección General de Patrimonio Histórico de la Consejería de Cultura y Deportes de la Comunidad de Madrid.

Además, se concertarán con los organismos implicados las actuaciones a realizar.

Arbolado urbano: La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid informa que deberá cumplirse la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de protección y fomento del arbolado urbano de la Comunidad de Madrid. Los ejemplares arbóreos que pudieran verse afectados por la ejecución de las obras, deberán ser preferentemente trasplantados. En aquellos casos en los que la tala sea la única alternativa viable se exigirá, en la forma en que se establezca, la plantación de un ejemplar adulto de la misma especie por cada año de edad del árbol eliminado.

El promotor responde que este aspecto ha sido considerado en el estudio de impacto ambiental dentro del apartado de medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los impactos sobre el arbolado urbano y las zonas verdes.

Condiciones de ejecución: La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid sugiere una serie de condiciones que deberán cumplirse en relación a la protección de los recursos hídricos y de los suelos, las rutas de los camiones de transporte, y elementos generadores de vibraciones en los sistemas de ventilación forzada.

El promotor informa que se tendrán en cuenta las indicaciones de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid.

3.2.2 Información complementaria solicitada por el Órgano Ambiental.—Una vez analizado el referido proyecto y su estudio de impacto ambiental, y a la vista del resultado de la información pública y de las consultas a las Administraciones ambientales afectadas, se ha considerado que existen algunos aspectos del estudio que precisaban ser ampliados. Por ello, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó al promotor la siguiente información complementaria:

Adecuada valoración ambiental y económica de las alternativas de proyecto planteadas, en especial, el traslado a la estación de contenedores del Abroñigal y el soterramiento, total o parcial, de la playa de vías de la estación de Atocha.

El promotor ha respondido que la alternativa de Abroñigal no es viable ni funcional ni técnicamente, ya que provocaría pérdidas de centralidad, disminución de conexiones con el transporte público (metro y cercanías), y el traslado de la terminal de contenedores que existe actualmente en Abroñigal, esto último supone un hecho complejo que demoraría en exceso la ejecución de este proyecto, que es de aplicación urgente.

Respecto al soterramiento de la playa de vías de la estación de Atocha, el promotor ha considerado que supondría un coste desproporcionado y técnicamente inviable sin interrumpir los servicios ferroviarios.

Compatibilidad y adecuación de la alternativa elegida con el plan de acción previsto de acuerdo al Real Decreto 1513/2005, y con el cumplimiento de la normativa ambiental vigente.

El promotor ha indicado que la situación actual del ruido está siendo analizada en estos momentos por parte de ADIF, la cual, está desarrollando los mapas de ruido que serán la base de los Planes de Acción que exige la legislación vigente.

Modelización, tanto sonora como vibratoria, de toda la zona afectada. Se debían plantear tres escenarios diferentes:

- a) el proyecto ejecutado con medidas correctoras.
- b) el proyecto sin medidas correctoras.
- c) escenario sin la ejecución del proyecto.

Para los índices acústicos se debían seguir los métodos recomendados en el anexo II del Real Decreto 1513/2005 y la recomendación de la Comisión de 6 de agosto de 2003, relativa a las orientaciones sobre los métodos de cálculo provisionales revisados para el ruido industrial, procedente de aeronaves, del tráfico rodado y ferroviario. Se determinarían los índices establecidos en el Real Decreto 1513/2005 y el Real Decreto 1367/2007.

El promotor ha realizado una actualización del estudio de ruido y vibraciones incluido en el Estudio de Impacto Ambiental, tras el cual toma la determinación de aplicar medidas correctoras para atenuar el ruido y las vibraciones de la zona, ya que la modelización da valores que pueden ser causa de un aumento de ruido y vibraciones en la calle Garganta de los Montes.

Aplicación de un Plan de Aislamiento Acústico y Vibratorio, que incluya medidas correctoras efectivas contra las afecciones que se produzcan por las actuaciones del proyecto.

El promotor ha señalado que las actuaciones previstas son compatibles con la normativa ambiental vigente con la aplicación de las medidas correctoras incluidas en el estudio de impacto ambiental y en la información complementaria y no pone en peligro ninguna posible disposición de los futuros Planes de Acción que se desarrollarán de acuerdo al Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido. Señala asimismo que será en el marco de dichos Planes donde deberá contemplarse las medidas a desarrollar en las zonas donde se superan los valores límites de ruido.

Las medidas a aplicar para atenuar el ruido producido por las nuevas instalaciones serán:

Instalación de pantallas acústicas de 5 m. de altura a lo largo de 350 m, correspondientes al acceso del AVE Pasante por el lado de la calle de Garganta de los Montes.

Cubrición del nuevo viario de acceso al tráfico en una longitud de 250 m. El recubrimiento sobre la estructura, tanto en los laterales como en la superficie superior deberá estar constituido por alguno de los siguientes materiales: lámina de vidrio de seguridad 3+3; sándwich formado por dos láminas metálicas de 0,8 mm de espesor cada una, con un material aislante térmico entre ellas, de 50 mm de espesor; muro de 1/2 pie de ladrillo hueco; muro de hormigón.

Utilización de pavimentos absorbentes acústicos (suelos drenantes) en los viarios del Nuevo Complejo ferroviario.

Las medidas a aplicar para atenuar las vibraciones serán:

Instalación de material elastomérico de poliuretano microcelular, con frecuencia propia entre 4-6 Hz, tipo Sylomer, bajo de las vías, en una longitud de 200 m.

A petición de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, cualquier elemento generador de vibraciones se instalará con las precauciones necesarias para reducir al máximo posible los niveles transmitidos por su funcionamiento y en ningún caso se superarán los límites máximos autorizados por la legislación vigente. Si fuera necesario se dotara a los citados elementos generadores de vibración de elementos elásticos separadores o de bancada antivibratoria independiente y su mantenimiento deberá garantizar su funcionamiento equilibrado.

El promotor aclara que el único cambio respecto a las playas de vías es la sustitución de una doble vía que actualmente es utilizada por servicios de cercanías, por una vía para los servicios de alta velocidad. El resto de las vías que acceden actualmente a Atocha permanecen intactas. En lo relativo a las terminales, la actuación propuesta consiste en cubrimientos de vías, con el consiguiente efecto beneficioso sobre los ruidos generados en éstas.

Asimismo la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental comunicó al promotor la necesidad de que la Consejería de Cultura y Deportes de la Comunidad de Madrid emitiera informe respecto a dicho proyecto y el estudio arqueológico realizado, de acuerdo a lo establecido en la Ley 10/1998, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid. El promotor ha remitido escrito de fecha de 8 de noviembre de 2007 dirigido a la Consejería de Cultura y Deportes de la Comunidad de Madrid, solicitando el mismo. No consta en el expediente respuesta a dicha solicitud.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.—El promotor desestimó el posible traslado a la estación de Abroñigal propuesto en el periodo de información pública por el Ayuntamiento de Madrid, al considerar que se perdería la centralidad de la estación; supondría plazos de ejecución incompatibles con la necesidad de ampliación y la baja dotación de transporte colectivo que existe en Abroñigal.

Por consiguiente, el promotor solo ha considerado viable la ubicación del proyecto en la actual localización, estableciendo diferentes alternativas constructivas para el trazado del AVE pasante.

El estudio informativo define el acceso Sur a la estación de AVE pasante desde el paso superior de Pedro Bosch, sobre la actual plataforma de entrada en ancho ibérico. Se consideraron dos posibles alternativas:

Alternativa 1: Corredor subterráneo.—El trazado tiene una longitud total de 1.230,656 m, situándose en planta bajo la trama urbana fuera del ámbito ferroviario. Precisa una delicada construcción en mina bajo la calle Comercio y bajo las edificaciones existentes en la esquina de la calle Comercio con la calle de Méndez Álvaro. Sus parámetros geométricos resultan algo forzados para lograr la cota suficiente de paso bajo la calle Comercio.

Alternativa 2: Corredor en superficie.—La longitud del trazado es de 1.166,451 m. El acceso se mantiene en ámbito ferroviario y precisa únicamente de una estructura de paso sobre la calle Comercio, en paralelo a la actualmente existente de la línea de Cercanías.

La alternativa escogida por el estudio de impacto ambiental es la Alternativa 2: acceso en superficie a la estación de AVE pasante.

Se ha optado por esta solución en base a las siguientes consideraciones:

La incertidumbre constructiva que la ejecución en túnel supone en su paso bajo las edificaciones existentes.

Los mejores parámetros geométricos y de funcionalidad ferroviaria de la Alternativa 2, en superficie.

El menor coste de la Alternativa 2, en superficie.

El hecho de que ambas alternativas son ambientalmente comparables, si bien la Alternativa 1, subterránea, puede condicionar el futuro desarrollo urbano de la esquina de la calle Comercio con la calle de Méndez Álvaro.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida, y medidas preventivas y correctoras previstas por el Promotor.—Se resumen a continuación los principales efectos ambientales de las actuaciones, como consecuencia de la implantación de las infraestructuras proyectadas.

Afección sobre la calidad atmosférica: Tanto la excavación como el transporte de material puede producir un aumento de polvo, que el promotor pretende paliar mezclando el material procedente de la excavación con espumas coadyuvantes para su manejo dentro del túnel, con lo que se forma una pasta que imposibilita la emisión de partículas. Además durante el transporte del material sobrante, los camiones irán tapados con lonas o material de recubrimiento adecuado.

Afección sobre la vegetación: La D.G de Ferrocarriles indica que se ha realizado un estudio pie a pie de todos los árboles que pudieran ser afectados por cualquier alternativa, detallándose las características de los mismos y valorándose la afección de acuerdo con la Norma Granada, a partir de lo cual se proponen alternativas, como el trasplante de algunos ejemplares, para evitar la afección.

De la vegetación inventariada en la calle Méndez Álvaro se verán afectadas acacias, olmos y tilos. En la calle Comercio y en la avenida Ciudad de Barcelona se afectará a plátanos. Igualmente toda la vegetación en la calle Garganta de los Montes se verá directamente afectada.

Por último, los 6 grupos vegetales situados en la zona incluida en el Catálogo de Parques Históricos y Jardines de Interés con Nivel de Protección 3, situada en la avenida Ciudad de Barcelona n.º 2, se verán afectados directamente por las obras.

El promotor, en base a la Norma Granada, considera todos los árboles como sustituibles en el Plan de Restauración de la zona afectada y establece una serie de medidas:

Antes del comienzo de las obras se diferenciarán los árboles a eliminar, los que se trasplantarán y los que se protegerán. Esta protección consistirá en la colocación de tablones alrededor del tronco sujetos entre sí a través de alambre de acero y la poda de seguridad de aquellos ejemplares que lo requieran.

Se trasplantarán todos los ejemplares de mayor valor ornamental según los parámetros de la Norma Granada, si así lo considera el Servicio de Parques y Jardines del Ayuntamiento de Madrid.

Se realizará la reconstrucción de las zonas verdes alteradas por las obras.

Afección sobre el suelo: La actuación generará 1.095.179 m³ de material excedente, correspondiendo 897.207 m³ a excavaciones y 197.972 m³ a demoliciones. El promotor consideró que la primera opción para la gestión de estos excedentes es restaurar explotaciones a cielo abierto y por ello se puso en contacto con la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid, la cual sugirió una serie de canteras abandonadas sin restauración, o próximas al abandono, existentes en el sureste de Madrid, que podrían acoger residuos de construcción y demolición de Nivel I (Tierras de excavación) de acuerdo con la definición del Plan de Gestión Integrada de los Residuos de Construcción y Demolición de la Comunidad de Madrid 2002-2011. En el caso de no ser viable la utilización del material excedente de excavación en tareas de restauración se llevaría al vertedero de inertes de Salme-

dina en Valdemingoméz. Previamente a este traslado se realizará una caracterización de los materiales a excavar para identificar la presencia de suelos contaminados. Si la identificación resultase positiva se procederá a la descontaminación «in situ».

Para minimizar los posibles perjuicios sobre el tráfico que supondrá el traslado del material excedente a vertedero, el promotor informa que durante la redacción del Estudio de Impacto Ambiental se mantuvieron reuniones con el Ayuntamiento de Madrid, después de las cuales se realizó una propuesta de recorridos de maquinaria hasta vertederos y un estudio de tráfico.

Afección a la hidrogeología: El promotor indica que es poco probable un impacto sobre la hidrología al encontrarse en una zona urbanizable y con el nivel freático por debajo de la cota de excavación.

Respecto a las desviaciones necesarias de la red de alcantarillado, el promotor indica que serán construidas empleando técnicas modernas de estanqueidad y sellado, de forma que se garantice su aislamiento y ausencia de fugas.

Afección al Patrimonio Histórico-Artístico: El proyecto se ubica en una zona de alto valor arqueológico, al encontrarse dentro de un espacio considerado Bien de Interés Cultural (BIC) y junto a un yacimiento inventariado. Debido a esto, el promotor asegura que realizará catas arqueológicas en los tramos del proyecto localizados en el BIC «Recinto Histórico» y «Terrazas del Manzanares». Además, siguiendo las directrices de la Dirección General de Patrimonio Histórico-Artístico de la Comunidad de Madrid se realizarán sondeos arqueológicos que permitan precisar la delimitación de los yacimientos conocidos y las condiciones de la estratificación.

Durante las obras el promotor indica que se realizará un seguimiento arqueológico-paleontológico a pie de obra, por un arqueólogo y un paleontólogo competentes, y que cumplan las características impuestas por la Dirección General de Patrimonio de la Consejería de Cultura y Turismo de la Comunidad de Madrid.

El promotor establece un Plan de Difusión del Patrimonio Arqueopaleontológico a los Ciudadanos, mediante la colocación de señalización interpretativa del edificio y la realización de un cuatríplico promocional sobre la Marquesina de Atocha.

Respecto a la restauración de la Marquesina Histórica, el promotor afirma que se restaurará y revalorará la fachada prestando especial aten-

ción al acuerdo urbano entre los niveles de la Glorieta de Carlos V y la fachada principal de la estación, que procura una holgura a ésta y una mejora apreciable a la situación actual. Además se ha tenido en cuenta el planteamiento urbanístico y la compatibilidad con el «Plan Especial Eje Recoletos-Prado», el «Estudio de Viabilidad, Plan Delicias» y el «Plan Espacial para el control urbanístico ambiental del uso terciario recreativo y otros servicios en la estación de Atocha de Madrid».

Afección por ruido y vibraciones: Como se mencionaba previamente en el apartado de elementos ambientales significativos del entorno del proyecto, en determinados puntos de la zona de actuación actualmente se superan los niveles permitidos de ruido y vibración. Las medidas frente al actual incumplimiento de ruidos de la zona deberán ser objeto de los futuros Planes de Acción que se desarrollarán de acuerdo al Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido.

En cuanto a las actuaciones del proyecto, durante el periodo de obras, se producirá una importante elevación acústica, a causa de la maquinaria de construcción.

En el Estudio Informativo y su correspondiente información complementaría el promotor recoge un estudio de ruido y vibraciones, al igual que las conclusiones extraídas del mismo y del que se adoptan medidas preventivas y la necesidad de realizar un control de contaminación acústica por la maquinaria de obras. Entre estas medidas destaca la realización de un nuevo cierre acústico en el lado de la calle Méndez Álvaro, prolongando el existente; la instalación de 350 m de pantallas acústicas; el recubrimiento del nuevo viario a lo largo de 250 m; la instalación de material elastomérico en una longitud de 200 m; etc.

Sinergias: El proyecto podría producir una interferencia espacial en una futura prolongación de la línea 11 de metro. Sin embargo, el promotor asegura que el proyecto libera la posibilidad de ubicación de una estación de metro bajo la ampliación de Cercanías, en el lado Noreste del Complejo, en paralelo a la alineación de las vías de Cercanías, en proximidad a la ubicación del intercambiador.

5. Condiciones al proyecto: Medidas preventivas y correctoras

Además del estricto cumplimiento de la normativa ambiental, el proyecto estará sujeto al cumplimiento de los siguientes condicionantes:

Impactos significativos del proyecto	Medidas preventivas y correctoras
<p>Alteración producida por aumentos en el nivel sonoro.</p>	<p>Durante la fase de diseño y obras:</p> <p>El promotor establecerá en el proyecto constructivo un Plan de mediciones de ruido y de vibraciones. Dicho Plan incluirá las medidas que se establezcan en los futuros Planes de Acción que se desarrollarán de acuerdo al Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido.</p> <p>Las obras se realizarán en periodo diurno y se coordinarán de modo que cualquier incidencia acústica se produzca en las situaciones menos desfavorables para el confort y sosiego de la población de las edificaciones limítrofes.</p> <p>Se aplicará el RD 212/2002, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.</p> <p>Se empleará maquinaria provista de dispositivos insonorizantes.</p> <p>Durante la fase de explotación:</p> <p>Instalación de pantallas acústicas a lo largo de 350 m, en el lado de la calle de Garganta de los Montes.</p> <p>Cubrición del nuevo viario de acceso al tráfico en una longitud de 250 m.</p> <p>Utilización de pavimentos absorbentes acústicos (suelos drenantes) en los viarios del Nuevo Complejo Ferroviario.</p> <p>Mediciones sonoras periódicas y evaluación de las medidas correctoras incluidas en el expediente de información pública. Implantación de medidas correctoras específicas adicionales cuando aquellas se revelen como insuficientes para alcanzar los límites de emisión del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido, así como en el caso de que las nuevas infraestructuras contribuyan de forma apreciable al incumplimiento de los objetivos de calidad. Se entenderá como «apreciable» que las nuevas instalaciones con las medidas correctoras propuestas produzcan un incremento de ruido perceptible por el oído humano respecto a la situación actual.</p>
<p>Alteración producida por aumentos en las vibraciones del terreno.</p>	<p>Durante la fase de diseño y obras:</p> <p>El promotor establecerá en el proyecto constructivo un Plan de mediciones de ruido y de vibraciones. Dicho Plan incluirá las medidas que se establezcan en los futuros Planes de Acción que se desarrollarán de acuerdo al Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido.</p> <p>Durante la fase de explotación:</p> <p>Instalación de material elastomérico bajo las vías del AVE Pasante, en una longitud de 200 m.</p> <p>Cualquier elemento generador de vibraciones se instalará con las precauciones necesarias para reducir al máximo posible los niveles transmitidos por su funcionamiento y en ningún caso se superarán los límites máximos autorizados por la legislación vigente. Si fuera necesario se dotará a los citados elementos generadores de vibración de elementos elásticos separadores o de bancada antivibratoria independiente y su mantenimiento deberá garantizar su funcionamiento equilibrado.</p> <p>Mediciones vibratorias periódicas y evaluación de las medidas correctoras incluidas en el expediente de información pública. Implantación de medidas correctoras específicas adicionales cuando aquellas se revelen como insuficientes para alcanzar los límites de emisión del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, así como en el caso de que las nuevas infraestructuras contribuyan de forma apreciable al incumplimiento de los objetivos de calidad.</p>

Impactos significativos del proyecto	Medidas preventivas y correctoras
Alteración sobre la calidad atmosférica.	<p>Durante la fase de obras:</p> <p>Utilización en la excavación del túnel de espumas coadyuvantes que imposibilitan la emisión de partículas.</p> <p>Durante el transporte del material sobrante, los camiones irán tapados con lonas o material de recubrimiento adecuado.</p> <p>Establecimiento de riegos periódicos.</p>
Alteración sobre la vegetación.	<p>Durante la fase de diseño y obras:</p> <p>Cumplimiento de la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de protección y fomento del arbolado urbano de la Comunidad de Madrid.</p> <p>En las zonas de ocupación temporal se procederá a efectuar la protección individual de los ejemplares que pudieran verse afectados.</p> <p>Antes del comienzo de las obras se diferenciarán los ejemplares que se protegerán, los que se trasplantarán, y los que eliminarán. Dicha diferenciación, la planificación y los medios para la ejecución de dichas operaciones deberán ser informados por el Ayuntamiento de Madrid. La eliminación será la última opción. En aquellos casos en los que la tala sea la única alternativa viable se exigirá la plantación de un ejemplar adulto de la misma especie por cada año de edad del árbol eliminado.</p> <p>Se realizará la restauración de las zonas verdes alteradas por las obras. Para la planificación de dicha restauración deberá solicitarse informe a la Comunidad de Madrid y al Ayuntamiento de Madrid.</p>
Alteración sobre el suelo. Generación de residuos.	<p>Durante la fase de diseño y obras:</p> <p>Se tomarán muestras de suelo para la identificación de suelos contaminados. En los casos positivos de realizará la descontaminación in situ.</p> <p>Gestión de los residuos de acuerdo a la Orden 2690/2006, de 28 de julio, de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, por la que se regula la gestión de los residuos de construcción y demolición en la Comunidad de Madrid.</p> <p>Los excedentes de excavación se utilizarán para restaurar las explotaciones a cielo abierto que determine la Comunidad de Madrid. A la vista de los vertederos escogidos se realizará un plan de movilidad que analice la ruta a seguir por los camiones de transporte de materiales excavados que deberá ser informado por el Ayuntamiento de Madrid.</p>
Afección sobre el Patrimonio Histórico-Artístico.	<p>Durante la fase de diseño y obras:</p> <p>Previamente al inicio de los trabajos se deberá disponer del informe establecido en el artículo 24 de la Ley 10/1998, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid, en relación a los BIC afectados.</p> <p>Asimismo deberá solicitarse el dictamen de la Comisión Institucional para la Protección del Patrimonio Histórico, Artístico y Natural (C.I.P.H.A.N).</p> <p>Durante las obras se realizará un seguimiento arqueológico-paleontológico a pie de obra, por un arqueólogo y un paleontólogo competentes.</p> <p>Restauración de la Marquesina Histórica de forma compatible con los planes urbanísticos del Ayuntamiento de Madrid.</p> <p>Durante la fase de explotación:</p> <p>Establecimiento de un Plan de Difusión del Patrimonio Arqueopaleontológico a los ciudadanos, mediante la colocación de señalización interpretativa del edificio y la realización de un cuatríptico promocional sobre la Marquesina de Atocha.</p>
Afección al planeamiento urbano y a la movilidad. Efectos inducidos sobre la calidad ambiental.	<p>Durante la fase de diseño y obras:</p> <p>El diseño del proyecto debe potenciar el transporte público frente al privado para ello:</p> <p>Se incorporarán al proyecto las propuestas del Ayuntamiento de Madrid en cuanto a la reordenación y ampliación de las dársenas de autobuses y la mejora de las prestaciones del intercambiador.</p> <p>Respecto al aparcamiento urbano se realizará una planificación por fases, que deberá evaluar los efectos inducidos del aumento de plazas de aparcamiento privado en la zona, concretamente el incremento de ruidos, contaminación atmosférica y congestión del tráfico. La planificación y la ejecución del aparcamiento deberá asimismo ser coherente y compatible con los objetivos y actuaciones de los futuros Planes de Acción (Real Decreto 1367/2007) y con los planes de ordenación urbana del Ayuntamiento de Madrid.</p> <p>El diseño de glorietas y de los accesos, la ordenación viaria, regulación de semáforos y pasos de peatones se realizará incorporando las propuestas del Ayuntamiento de Madrid.</p>

6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental*

El estudio de impacto ambiental contiene 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 mismo, así como para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas.

Se realizarán una serie de controles previos a la ejecución, y se establecerán labores de vigilancia durante la fase de ejecución de las obras, del cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras de la Declaración de Impacto Ambiental y del Estudio, así como de la aparición de impactos ambientales.

Entre los controles a desarrollar destacar el seguimiento del ruido y vibraciones originados por las nuevas infraestructuras, para lo cual se realizarán mediciones periódicas tanto sonoras como vibratorias. En el caso de superarse los límites sonoros establecidos en la Comunidad de Madrid por la legislación vigente, deberán implantarse medidas correctoras específicas para asegurar que las nuevas infraestructuras no superen los límites permitidos ni contribuyan de forma apreciable al incumplimiento de los objetivos de calidad. Asimismo deberán incorporarse al programa de vigilancia ambiental las medidas que se establezcan en el futuro Plan de Acción de Aislamiento Acústico y Vibratorio.

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

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 3 de abril de 2008 formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto «Estudio informativo del nuevo complejo ferroviario de la estación de Atocha, vestíbulos y acceso sur. t.m. Madrid (Madrid)» concluyendo que siempre y cuando se realice con estricto cumplimiento de las condiciones al diseño, a la fase de construcción y a la fase de explotación señaladas en la presente resolución, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Ferrocarriles, del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 4 de abril de 2008.–El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ESTUDIO INFORMATIVO DEL NUEVO COMPLEJO FERROVIARIO DE LA ESTACIÓN DE ATOCHA. VESTÍBULOS Y ACCESO SUR. T.M. MADRID (MADRID)

