

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

8957 *Resolución de 1 de agosto de 2014, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Extensión de la red de cercanías de Madrid hasta Soto del Real.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado c, grupo 7 del anexo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (la «Ley de Evaluación de Impacto Ambiental»), habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en la sección 1.^a del capítulo II de la citada Ley, por decisión del Director General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, de fecha 8 de noviembre de 2011, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

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

1. *Información del proyecto: Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas*

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

El objeto del proyecto consiste en la prolongación de la línea C-4 de cercanías desde Colmenar Viejo hasta Soto del Real, afectando a los términos municipales de Colmenar Viejo, Soto del Real y Miraflores de la Sierra, en la Comunidad Autónoma de Madrid.

Actualmente, la línea C-4 en su extremo norte, finaliza en la estación de cercanías de Colmenar Viejo. Para su prolongación se pretende utilizar el corredor ferroviario existente, perteneciente a la línea ferroviaria Madrid-Burgos, que actualmente está casi en desuso. La citada línea presenta una única vía de ancho ibérico sin electrificar, y en el proyecto se plantea su sustitución por una doble vía electrificada, manteniendo el ancho ibérico. Las nuevas infraestructuras atenderán una demanda estimada de alrededor de 1,3 millones de viajeros para el año 2017, lo que resulta un tráfico total de 128 trenes en ambos sentidos.

El corredor planteado tiene una longitud de 18,5 km, entre la estación de cercanías de Colmenar Viejo y el cruce de la línea Madrid-Burgos con la línea de alta velocidad Madrid-Segovia-Valladolid, en el viaducto de Majalahita; y una anchura que oscila entre los 35 y los 320 m.

En el estudio informativo se ha seleccionado la alternativa 1a, que contempla la sustitución de dos estaciones/apeaderos existentes actualmente y fuera de servicio en el recorrido, la estación Manzanares-Soto del Real junto al centro penitenciario Madrid V, y el apeadero de Soto del Real junto a las confluencias de las carreteras M-608 y M-611, por sendas estaciones en dicha ubicación o en las proximidades de las mismas, denominadas respectivamente Soto Sur y Soto Norte. Ambas estaciones se prevén con doble andén lateral de 200 m de largo y 5 m de ancho, y un aparcamiento en las proximidades de cada estación con 530 plazas en el caso de la estación Soto Sur y 850 plazas en el de Soto Norte.

Como actuaciones complementarias se plantean las siguientes:

Subestación eléctrica: De tipo interior, con un edificio donde se situarán los transformadores, un pequeño parque y un muelle de carga. Fuera de la instalación se proyecta una caseta para mando y control. El perímetro irá vallado y dispondrá de una pantalla vegetal. La nueva subestación se ubicará entre la carretera de acceso a la presa

y el sur de Soto del Real, en una zona deforestada y degradada, con varias carreteras como la M-609, la antigua carretera de acceso a Soto y la M-862, la actual línea ferroviaria, varias líneas eléctricas, la estación de Manzanares-Soto del Real, una estación de servicio y el Centro Penitenciario Madrid V. Se ha reservado una zona de 25 x 50 m, en dos posibles ubicaciones, ambas en esta misma zona.

Línea eléctrica subterránea de 66 kV, de conexión de la subestación con la red eléctrica existente. Contará con dos líneas, una principal y otra de reserva.

Parque de intemperie para la tensión de suministro y torre normalizada (modelo C2000-22E) para las comunicaciones vía radio.

Ampliación del tablero del viaducto de los Once Ojos desde los 9 m actuales a 13,26 m.

Adecuación de las 47 obras de drenaje, existentes bajo la línea actual.

Actuaciones en los pasos superiores existentes. En algunos casos se procederá al rebaje de la plataforma ferroviaria respecto a su posición actual, para obtener el gálibo necesario para el paso a doble vía electrificada y su catenaria.

Cerramiento perimetral de toda la plataforma ferroviaria.

Las distintas alternativas contempladas en el proyecto, se describen más detalladamente en el apartado 4.1 análisis ambiental para selección de alternativas de la presente declaración.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Las actuaciones se localizan en los términos municipales de Colmenar Viejo, Soto del Real y Miraflores de la Sierra, situados en la Comunidad Autónoma de Madrid.

La zona de estudio queda limitada al oeste por el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, el embalse de Manzanares el Real y el casco urbano de Soto del Real, mientras que por el este, los límites los definen el casco urbano de Colmenar Viejo, los terrenos del acuartelamiento militar de San Pedro, el centro penitenciario Madrid V (cárcel de Soto del Real) y la carretera M-609. En el sur el límite lo constituye la playa de vías de la estación de cercanías de Colmenar Viejo, donde se inicia la actuación objeto del estudio y por el norte, el límite se sitúa en el cruce de la actual línea ferroviaria Madrid-Burgos con la línea de alta velocidad Madrid-Segovia-Valladolid, en el viaducto de Majalahita.

Desde el punto de vista geológico, la totalidad de la actuación, trazado y estaciones, se asienta sobre suelos de clase IV (utilización para uso agrícola restringido), ya que la actual línea ferroviaria evita las zonas más abruptas, donde se asientan los suelos de clase V (no apropiados para cultivos). Es preciso señalar que la mayor parte del proyecto se desarrolla sobre la actual línea ferroviaria, donde los suelos naturales han sido reemplazados por la plataforma ferroviaria.

Los cauces más destacables de la zona son los arroyos de Navallar, Molino Concejo, las Dehesas, Navalmojón, Fuente de la Piedra y Matarrubias.

La zona de actuación está rodeada de los espacios naturales protegidos que a continuación se relacionan:

Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares (PRCAM).

Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «Cuenca del Río Manzanares» (ES311004).

Reserva de la Biosfera Cuenca Alta del Río Manzanares.

Áreas de Importancia para las Aves (IBA) 076 Alto Lozoya-La Pedriza e IBA 071 El pardo-Viñuelas.

Monte de utilidad pública (MUP) n.º 5 Cerca del Concejo.

Los hábitats de interés comunitario según la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, englobados dentro del corredor y que son coincidentes con el espacio, y por tanto pueden verse afectados por la actuación son:

4090 Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga.

5210 Matorrales arborescentes de *Juniperus spp.*

6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*. (prioritario).

6310 Dehesas perennifolias de *Quercus spp.*

6420 Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas de *Molinion-Holoschoenion*.

6510 Prados pobres de siega de baja altitud (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*).

91B0 Fresnedas termófilas de *Fraxinus angustifolia*.

9230 Robledales galaico-porugueses con *Quercus robar* y *Quercus pyrenaica*.

9340 Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*.

En la zona de estudio existen varios Montes Preservados, definidos en la Ley 16/1995, de 4 de mayo, Forestal y de Protección de la Naturaleza de la Comunidad de Madrid.

No hay presencia de flora silvestre a destacar, ni árboles singulares incluidos en el Catálogo Regional de Fauna y Flora Silvestres, ni de Árboles Singulares de la Comunidad de Madrid.

El entorno del proyecto alberga una fauna de gran interés, destacando las aves rapaces, como el buitre negro (*Aegypius monachus*), el águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*) y el águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*), incluidas en la categoría de «En peligro de extinción» del Catálogo Regional de Fauna y Flora Silvestres, y de Árboles Singulares de la Comunidad de Madrid. Asimismo, es de destacar la población de aves acuáticas asociada al embalse de Santilla, y la población de quirópteros de la zona.

En relación al patrimonio cultural, a unos 110 m al este de la línea férrea actual, se localiza un yacimiento paleontológico de flora fósil del Albense. Asimismo, en la zona de estudio hay tres elementos de interés arquitectónico recogidos en el Inventario de Elementos Arquitectónicos en el Medio Rural en el término municipal de Soto del Real, éstos son la estación de Soto del Real, el almacén ferroviario y el viaducto-puente de los Once Ojos. Por otra parte, el trazado de la línea sigue el trazado existente, que ya actualmente atraviesa las siguientes vías pecuarias:

Vía pecuaria	P.K. (línea actual)	P.K. (línea objeto del proyecto)	Intercepción
Cordel del Hoyo de Manzanares.	27+555	1+555	Cruce (coincide con la carretera a Hoyo).
Colada de los Gallegos.	30+660	4+660	Cruce.
Vereda de Casilla.	32+295	6+280	Cruce.
Cordel de Cantalojas.	33+350	7+310	Cruce.
Cordel del Sacedón.	35+315	9+280	Cruce (coincide con la carretera de la presa).
	35+460	9+430	Cruce.
Cordel de la Carretera de Miraflores.	36+030 a 37+060	10+000 a 11+000	Anexa a la Estación de Manzanares.
	37+060	11+000	Cruce.
Cordel del Valle de los Remedios.	38+025	11+970	Cruce (coincide con la M-608).
Colada del Camino de Guadalix.	43+560	17+420	Cruce.

En la zona se encuentra un tramo del Camino de Santiago de Madrid, ruta coincidente con el sendero de Gran Recorrido (GR-124) y la vía pecuaria Colada de los Gallegos.

3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental:

3.1.1 Entrada documentación inicial. Con fecha 22 de noviembre de 2010 tiene entrada, en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación ambiental del proyecto Extensión de la red de cercanías de Madrid hasta Soto del Real.

3.1.2 Consultas previas, relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 31 de mayo de 2011, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental inició el periodo de consultas referente al proyecto. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con el mismo:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	X
Confederación Hidrográfica del Tajo del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	X
Delegación del Gobierno en Madrid	–
Dirección General de Evaluación Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid	X
Dirección General de Infraestructuras del Transporte de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid	–
Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid	X
Dirección General de Patrimonio Histórico de la Consejería de Cultura y Deporte de la Portavocía del Gobierno de la Comunidad de Madrid	–
Dirección General de Urbanismo y Estrategia Territorial de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid	–
Patronato del Parque regional de la Cuenca Alta del Manzanares de la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid	–
Ayuntamiento de Colmenar Viejo	–
Ayuntamiento de Miraflores de la Sierra	–
Ayuntamiento de Soto del Real	–
Grupo para la recuperación de la fauna autóctona y su hábitat (GREFA)	–
WWF/Adena	–
SEO/BirdLife	–
Ecologistas en Acción	–

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

Justificación del proyecto y alternativas a considerar: La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del anterior Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, recomienda contemplar alternativas de trazado dentro del corredor definido, seleccionando el trazado más adecuado y definiendo después las medidas más apropiadas para corregir los impactos, tanto para minimizar los efectos sobre la vegetación como para garantizar la permeabilidad de la infraestructura para la fauna. Se indica que el trazado más adecuado será el que más se ajuste a la plataforma existente de la línea Madrid-Burgos, y que resulta necesario un estudio en mayor profundidad para la ubicación de las estaciones, analizándose la posibilidad de ubicar una estación más próxima al núcleo urbano de Soto del Real.

Por su parte, la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid sugiere un análisis más detallado de las estaciones de pasajeros, tanto en sus características y afecciones, como al número necesario y su ubicación respecto a los núcleos urbanos, señalando que la mayor proximidad al núcleo urbano aumenta la funcionalidad y eficiencia del transporte por ferrocarril, por lo que considera que pueden plantearse otras ubicaciones, al menos para la estación denominada Soto Norte.

Hidrología e hidrogeología: La Confederación Hidrográfica del Tajo realiza determinadas indicaciones para la redacción del estudio de impacto ambiental:

Estudio en detalle de los cruces de la vía con los cauces naturales.

Diseño adecuado de las obras de fábrica, según estudios hidrológicos, de forma que se garantice el paso de avenidas extraordinarias.

Situación de los puntos de obra en los que podrían generarse aguas fecales, en zonas en las que ya exista una red de saneamiento.

Ubicación y características adecuadas del parque de maquinaria, de forma que se garantice la no afección a las aguas superficiales. En el caso de realizarse operaciones de lavado de maquinaria, llevarlas a cabo en una zona de hormigón habilitada al efecto que cuente con una balsa de sedimentación asociada, perfectamente vallada, con un cerramiento rígido para evitar que animales o personas pudieran caer dentro. Tratamiento de los lodos residuales según la legislación vigente.

En los cauces afectados por las obras y los tramos próximos a los mismos, se llevará a cabo una restauración paisajística que supere a la zona de influencia de las obras, con plantaciones acordes con la situación geobotánica de la zona.

En este punto, la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid, requiere definir las medidas adecuadas para evitar la contaminación de las aguas superficiales y subterráneas, en particular en los posibles tramos en túnel, y en las instalaciones auxiliares.

Espacios Naturales Protegidos y vegetación: La anterior Dirección General de Medio Natural y Política Forestal, indica que la vía ferroviaria Madrid-Burgos en la mayor parte del trazado incluido en el ámbito de estudio, constituye el límite oeste del LIC ES3110004 Cuenca del río Manzanares, del Parque Regional de la Cuenca Alta del río Manzanares y de la Reserva de la Biosfera Cuenca Alta del río Manzanares, quedando incluida en los mismos en algunos pequeños tramos. Asimismo, indica que al este a una distancia de aproximadamente 9 km, se encuentra el LIC ES3110003 Cuenca del río Guadalix. Respecto a la vegetación, señala que en la zona abundan los pastos de diente y las dehesas de encina (*Quercus ilex ssp. ballota*), fresno (*Fraxinus angustifolia*) y melojo (*Quercus pyrenaica*), formando los hábitats de interés comunitario siguientes:

4090 Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga.

5210 Matorrales arborescentes de *Juniperus spp.*

6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*.

6310 Dehesas perennifolias de *Quercus spp.*

6420 Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas de *Molinion-Holoschoenion*.

6510 Prados pobres de siega de baja altitud (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*).

91B0 Fresnedas termófilas de *Fraxinus angustifolia*.

9230 Robledales galaico-porugueses con *Quercus robur* y *Quercus pyrenaica*.

9340 Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*.

Concluye este organismo con la necesidad de realizar un estudio detallado sobre los espacios protegidos, incluyendo un análisis sobre los impactos a la Red Natura 2000.

La Dirección General del Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, considera que la actuación no afecta a ningún espacio protegido de la Comunidad de Madrid, puesto que la actual línea ferroviaria Madrid-Burgos supone el límite oeste del Parque Regional de la Cuenca Alta del río Manzanares, según la descripción establecida en la Ley 1/1985, de 23 de enero. Asimismo, el LIC ES3110004 Cuenca del río Manzanares comparte la delimitación con el citado Parque Regional, por lo que ninguno de ellos se encontraría dentro de la zona de actuación.

Fauna: La anterior Dirección General de Medio Natural y Política Forestal, afirma que en el territorio afectado se encuentran rapaces amenazadas como el buitre negro, el águila imperial ibérica, el halcón peregrino o el milano real; así como aves acuáticas como la garza real, la garcilla bueyera o el somormujo. La nueva vía se prevé electrificada, lo

que introduce un nuevo elemento de riesgo para las aves por el efecto de la colisión y electrocución con el tendido. También se deberá tener en cuenta el incremento del ruido durante el funcionamiento del proyecto. Así mismo indica, que se debe asegurar la permeabilidad de los pasos de fauna. Finalmente, destaca la importante población de quirópteros de la zona, entre la que se encuentran especies en peligro de extinción como el murciélago de cueva, el murciélago ratonero grande o el murciélago de herradura mediterráneo.

Efectos sinérgicos: Según la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid, el paralelismo existente entre la vía ferroviaria y la carretera M-609 refuerza el efecto barrera de la nueva infraestructura proyectada, pudiendo verse reducida la eficacia de los pasos de fauna que se propongan.

Efectos a la población: La Dirección General de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid, señala las posibles molestias que se pueden producir a la población, fundamentalmente por la generación de ruidos y vibraciones, en particular en el tramo que discurre próximo al núcleo urbano de Soto del Real. Por ello, considera que el promotor debe realizar un estudio de los niveles sonoros actuales y una estimación de los niveles previstos, y en caso necesario, diseñar las medidas correctoras oportunas.

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 11 de noviembre de 2011 la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, comunicó al promotor la decisión de someter el proyecto al procedimiento de evaluación ambiental, remitiéndole el resultado de las contestaciones a las consultas, así como los aspectos más relevantes que debía incluir el estudio de impacto ambiental.

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 del Ministerio de Fomento publicó con fecha 19 de junio de 2013 en el Boletín Oficial del Estado (BOE) n.º 146, el anuncio de información pública del Estudio informativo para la extensión de la red de cercanías de Madrid hasta Soto del Real incluyendo el estudio de impacto ambiental. Del mismo modo, el citado anuncio se publicó en el tablón de anuncios del Ayuntamiento de Soto del Real el día 20 de junio de 2013, y en el Ayuntamiento de Colmenar Viejo el día 21 de junio de 2013.

Durante el periodo de información pública, se han recibido dos alegaciones. A continuación se muestra un resumen de estas alegaciones, incluyendo las correspondientes respuestas del promotor:

La Estación de Soto del Real S.L, señala que en el proyecto es eliminado el actual parking para clientes de su propiedad, y que tienen el derecho de uso como arrendatarios, de los terrenos en los que se proyecta la nueva estación denominada Soto Sur.

El promotor indica que, en el proyecto de construcción se analizará con más detalle la utilización conjunta del aparcamiento previsto para la nueva estación de Soto Sur, tanto los perjuicios como las ventajas para los intereses empresariales del restaurante. Asimismo, el titular del derecho tiene la posibilidad de solicitar la compensación económica, según el marco de la legislación vigente. La pérdida de espacio disponible con la nueva estación Soto Sur, deberá tener reflejo en una renegociación de las condiciones de arrendamiento con ADIF.

La Coordinadora del Ferrocarril Directo de Somosierra, hace las siguientes propuestas:

Construcción en la estación de Colmenar Viejo de una vía férrea de 300 metros, con topera en un extremo, y con acceso a la línea convencional que une Madrid-Robregordo-

Somosierra en el otro extremo. Prolongación del andén existente entre el paso de peatones y la señal de salida lado Manzanares-Soto.

Construcción en la estación de Manzanares Soto del Real de la misma instalación, con acceso a uno de los andenes que existen.

Ambas instalaciones se utilizarían para la realización de trenes turísticos e históricos, con material convencional y tracción Diésel, por lo que no sería necesaria su electrificación.

Asimismo, podría existir la posibilidad de un servicio futuro que cada vez está siendo más demandado, y que pudiera ser ampliado a un servicio de cercanías con vehículos diésel que partiera de cualquiera de estas estaciones.

El promotor manifiesta que las propuestas presentadas plantean actuaciones con unos objetivos que exceden el alcance del Estudio Informativo, que no es otro que ampliar el servicio de cercanías entre Colmenar Viejo y Soto del Real. El planteamiento de unos servicios de carácter turístico e histórico entre las estaciones de Colmenar Viejo/Soto Sur y la localidad de Robregordo, e incluso el objetivo final de poder prolongar el servicio de Cercanías hasta esa localidad, no pueden tratarse como alegaciones a este Estudio Informativo, al no ser objeto del mismo.

3.2.2 Consultas a administraciones ambientales afectadas, resultado. Durante el trámite de información pública, en cumplimiento del artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 8 de noviembre de 2011, se solicitó informe a los organismos consultados durante la fase de consultas previas.

A continuación se muestra un resumen de los informes recibidos, así como, las respuestas del promotor:

La Confederación Hidrográfica del Tajo, realiza una serie de consideraciones sobre asuntos de su competencia como son la ejecución de las obras de drenaje para evitar avenidas, instrucciones para los cruces de las vías con los cauces públicos, los posibles vertidos o las captaciones de aguas superficiales, etc.

El promotor responde que tendrá en cuenta las consideraciones en la elaboración del correspondiente proyecto constructivo.

La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, describe las actuaciones y su entorno, y concluye que la modificación de la línea de ferrocarril para adaptarla a la red de cercanías es viable, al consistir en la reestructuración de una vía ya existente. No obstante, informa de la necesidad de cumplir una serie de medidas, entre las que destacan:

a) Las obras no afectarán a terrenos pertenecientes al Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, ni al Lugar de Importancia Comunitaria Cuenca del río Manzanares. Si esto no fuera posible, se deberá informar al Servicio de Gestión de Espacios Protegidos sobre la imposibilidad técnica de dicha circunstancia.

b) Se remitirá un Estudio Informativo sobre las afecciones al monte de utilidad pública n.º 5 Cerca del Concejo, al Área de Desarrollo del Plan Forestal para la modificación o la incoación del correspondiente expediente de ocupación de terrenos.

c) Se presentará un estudio sobre la afección de las obras a los Montes Preservados describiendo el número y características de las especies arbóreas afectadas.

d) Se aplicarán las medidas compensatorias establecidas en el artículo 43 de la Ley 16/1995, de 4 de mayo, Forestal y de Protección a la Naturaleza de la Comunidad de Madrid.

e) Una vez finalizadas las obras, se restaurarán los taludes y zonas afectadas y se procederá a la recuperación de la cubierta vegetal mediante siembras y plantaciones con especies propias de la zona.

f) Se deberá informar al Área de Vías Pecuarias y a la Confederación Hidrográfica del Tajo, sobre las afecciones a las vías pecuarias y al medio hídrico respectivamente.

- g) Se realizarán los estudios precisos para determinar las afecciones sobre la comunidad ornítica, tanto en fase de obras como en fase de construcción.
- h) Se deberá minimizar la emisión de ruidos y los trabajos se realizarán durante el día. No se llevarán a cabo obras durante el periodo comprendido entre marzo y julio a fin de evitar daños y molestias durante el periodo de nidificación y cría.
- i) Si fuera necesaria la corta o poda de cualquier especie arbórea o arbustiva, se solicitará la previa autorización pertinente.
- j) Se realizará un plan de prevención y extinción de incendios forestales, durante el desarrollo de la obra y su periodo de explotación.

El promotor realiza las siguientes consideraciones al respecto:

La localización del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares y el Lugar de Importancia Comunitaria «Cuenca del río Manzanares» ha motivado que todo el diseño de las actuaciones en esa zona se realice en el flanco opuesto del trazado, de modo que se garantice la ausencia de afecciones a estos espacios naturales protegidos.

Remitirá el correspondiente proyecto de construcción al Área de Desarrollo del Plan Forestal para la modificación o la incoación del correspondiente expediente de ocupación de los terrenos del Monte de Utilidad Pública n.º 5 denominado Cerca del Concejo.

En relación a las afecciones a terrenos forestales, montes preservados o montes públicos, indica que la práctica totalidad de los terrenos afectados no son forestales, sino de titularidad ferroviaria y, en cualquier caso, en el futuro proyecto de construcción, tendrá en cuenta lo establecido en la Ley 16/1995.

Para la restauración de taludes y siembras, el promotor afirma que será objeto de consideración, definición y/o tramitación durante la redacción del futuro proyecto de construcción.

Gran parte de los aspectos comentados se tendrán en cuenta en el proyecto de construcción.

Por último, informa que ha mantenido contactos con el Área de Vías Pecuarias y la Confederación Hidrográfica del Tajo durante la redacción del estudio informativo, y que continuarán durante la redacción del proyecto de construcción.

La Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del territorio de la Comunidad de Madrid, señala que el estudio de impacto ambiental aportado recoge la solicitud de información ambiental contenida en el informe de consultas previas remitido, si bien no resuelve de manera detallada cómo se realizará el acceso a las obras y qué rutas seguirán los camiones para entrar y salir de ellas.

Respecto a la zona de actuación, señala que tiene un gran valor natural, formado por pastos, dehesas de encina (*Quercus ilex ssp. ballota*), fresno (*Fraxinus angustifolia*) y melojo (*Quercus pyrenaica*), que constituyen hábitats naturales de interés comunitario y albergan una fauna de gran interés, destacando las aves rapaces, como el buitre negro (*Aegypius monachus*), el águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*) y el águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*), todas ellas incluidas en la categoría de en peligro de extinción en el Catálogo Regional de la Comunidad de Madrid. Además de encontrarse junto al límite del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares y del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Cuenca del río Manzanares.

Con todo ello, señala que los principales impactos serán aquellos relacionados con la ocupación del terreno, el movimiento de tierras y las necesidades de vertederos y préstamos de tierras, así como, la localización y funcionamiento de las instalaciones auxiliares durante la obra, que supondrán la pérdida de suelo, vegetación y hábitats, e incrementarán el efecto barrera para la fauna y las molestias a ésta y a la población, como consecuencia del incremento en los niveles de ruido. El informe considera adecuada la ubicación propuesta para las instalaciones auxiliares y parques de maquinaria. Añade asimismo, que la mayor parte de los terrenos afectados serán forestales, por lo que resulta de aplicación la Ley 16/1995, de 4 de mayo, Forestal y de Protección a la

Naturaleza de la Comunidad de Madrid, y que, tal y como establece en su artículo 43, la pérdida de estos terrenos deberá compensarse mediante una reforestación de una superficie no inferior al doble de la ocupada, que será cuádruple en el caso de terrenos forestales arbolados con una fracción de cabida cubierta superior al 30 %.

Finalmente, se citan una serie de condiciones ambientales a seguir por el promotor durante la definición y ejecución del proyecto, respecto a la fauna, la vegetación, los residuos y la población, entre las que destacan:

Se deberá realizar un estudio acústico detallado para todo el trazado propuesto que se incluirá en el proyecto constructivo, siendo consideradas como sensibles las áreas incluidas en el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares. Se identificarán los tramos que puedan necesitar pantallas acústicas, especialmente en las proximidades del núcleo urbano de Soto del Real, considerando necesario proyectar una pantalla acústica al menos en el tramo que discurre entre los p.k. 16+100 y 16+600. En todo caso, deberán de cumplir los valores límite de inmisión de ruido aplicables a actividades, establecidos en el Anexo III del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, y el resto de la legislación aplicable.

Las instalaciones auxiliares de obra deberán ubicarse en los lugares elegidos en el estudio de impacto ambiental, incorporando medidas para evitar la contaminación del suelo y de las aguas. Para acceder a las obras deberán utilizarse los caminos existentes y la plataforma de la nueva vía férrea proyectada, evitándose en todo caso la apertura de viales nuevos.

Se cumplirá con lo establecido en la Ley 16/1995, de 4 de mayo, Forestal y de Protección de la Naturaleza de la Comunidad de Madrid.

Se deberán ejecutar las medidas propuestas para evitar el riesgo de electrocución y colisión de aves con la catenaria. A su vez, en el apoyo de paso aéreo-subterráneo, todos los elementos en tensión (autoválvulas, seccionadores, etc.) deberán situarse bajo la cruceta, aislando con fundas todos los cables de unión.

Se deberán ejecutar todos los pasos propuestos en el estudio de impacto ambiental (EsIA). Asimismo, se deberá adecuar como paso de fauna alguna de las obras de drenaje existentes en el tramo que discurre entre el viaducto de los Once Ojos y la ubicación de la Estación norte, y en el tramo que discurre entre ésta y el final del trazado propuesto.

Se utilizarán especies vegetales propias de los hábitats de interés comunitario presentes en el área de estudio, en las tareas de restauración de las áreas alteradas y de los taludes.

La gestión de las tierras de excavación y de los residuos inertes deberá de cumplir con lo establecido en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y Suelos Contaminados, la Ley 5/2003, de 20 de marzo, de Residuos de la Comunidad de Madrid, y la Orden 2726/2009, de 16 de julio, que regula la gestión de los residuos de construcción y demolición en la Comunidad de Madrid. Asimismo, las tierras de préstamo procederán de manera exclusiva de explotaciones mineras autorizadas y con Plan de Restauración del Espacio Natural (PREN) aprobado.

Se incluirá un estudio de gestión de residuos de construcción y demolición en el proyecto de construcción, con el contenido mínimo establecido en el artículo 4.1 del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

Se deberá informar al Área de Vías Pecuarias y a la Dirección General de Patrimonio Histórico, sobre las afecciones a las vías pecuarias y a los elementos del patrimonio histórico y cultural.

El promotor señala que tendrá en cuenta las consideraciones en el correspondiente proyecto de construcción. Respecto a la pantalla acústica solicitada, señala que se comprobará su necesidad y que, no obstante, las medidas correctoras que se definan al respecto cumplirán en todo caso con el mencionado Real Decreto 1367/2007, así como con la Ley 37/2003 y el resto de legislación aplicable.

La Dirección General de Urbanismo y Estrategia Territorial de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, analiza la viabilidad y compatibilidad de la construcción de la línea respecto a los planeamientos urbanísticos vigentes en los términos municipales afectados. El informe concluye que, en base al contenido del análisis técnico urbanístico precedente, la reforma de la línea ferroviaria es urbanísticamente viable, a su paso por los términos municipales de Colmenar Viejo, Soto del Real y Miraflores de la Sierra.

La Dirección General de Planificación, Estrategia y Explotación de la Consejería de Transportes, Infraestructuras y Viviendas de la Comunidad de Madrid, realiza las siguientes conclusiones:

Tras un primer estudio, considera viable la extensión de la red de Cercanías entre las estaciones de Colmenar Viejo y la estación de Soto Sur.

Informa que el proyecto debe potenciar la configuración de Soto Sur como punto de intercambio modal del ámbito: Conexiones con líneas interurbanas de autobuses y vehículo privado.

La extensión de la línea hasta la estación de Soto Norte, a priori, requiere de una justificación más detallada en relación a los beneficios marginales esperados en términos de demanda y conectividad.

Aconseja revisar los valores recogidos en el estudio informativo en cuanto a la demanda captada por las nuevas estaciones, así como la integración de esta prolongación en el sistema de transporte público.

El promotor responde a cada uno de los puntos señalados en el informe, considerando que el análisis de funcionalidad del proyecto es correcto, así como el potencial de la estación de Soto Sur como punto intermodal, y lugar idóneo para localizar un aparcamiento disuasorio. Asimismo el promotor indica, que el tiempo transcurrido hace que pueda resultar de interés una actualización del estudio de demanda con la oferta definitiva ferroviaria.

Aguas de la Cuencas de España (ACUAES), indica que no tiene ninguna instalación o servicio en el tramo afectado.

La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, emite un nuevo informe de fecha 9 de mayo de 2014, en materia de vías pecuarias. Dicho informe concluye que se deben subsanar determinados errores que son indicados, quedando reflejado tanto en los planos como en los textos del estudio. Se deberá enviar documentación en la que queden claramente reflejadas, las soluciones planteadas para solventar el cruce de las vías pecuarias por la ampliación de la vía férrea. Asimismo, se reitera lo expuesto en informes anteriores, en particular lo referente a las dimensiones de los pasos que habilitan el cruce de las vías pecuarias, y a la inclusión del coste de los mismos en el presupuesto del proyecto.

El promotor se pronuncia acerca de los errores mencionados, indicando que al tratarse de un aspecto ambiental, las vías pecuarias se analizan en detalle en el estudio de impacto ambiental. Asimismo, recuerda que las actuaciones previstas se realizarán sobre una plataforma existente, lo que conlleva que la totalidad de los cruces pre-existentes con las vías pecuarias no se verán alterados con las mismas, manteniéndose la situación de dichos cruces igual que la existente. Únicamente en el caso del «Cordel de la Carretera de Miraflores», se generará una nueva afección a vía pecuaria por el nuevo aparcamiento de la estación Soto Sur. En este caso, el promotor indica que se ha previsto la correspondiente reposición que garantice la continuidad de paso y la extensión superficial de esta vía pecuaria. Durante el proyecto de construcción se definirá el diseño de detalle de la solución seleccionada para dicha reposición, y se llevará a cabo la expropiación correspondiente, todo ello en coordinación con los técnicos del Área de vías pecuarias de la Comunidad de Madrid.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. En una primera fase del Estudio Informativo, denominada Fase A, el promotor analizó diferentes corredores o variantes para la extensión de la línea de cercanías. En esta fase se tuvieron en cuenta los Espacios Naturales Protegidos presentes en el ámbito de estudio, así como otras cuestiones como la existencia de la línea ferroviaria Madrid-Burgos, o la presencia de instalaciones militares y penitenciarias.

Con todo ello, se seleccionó un único corredor de estudio, al suponer una menor afección ambiental y menores necesidades de inversión, con las siguientes características:

Trazado de la actual línea ferroviaria Madrid-Burgos entre Colmenar Viejo y Soto del Real.

Una longitud total de 18,5 km y una anchura que oscila entre los 35 y 320 m.

Términos municipales de Colmenar Viejo, Soto del Real y Miraflores de la Sierra.

Dentro de dicho corredor se estudiaron seis alternativas de trazado para el acondicionamiento y/o construcción de dos nuevas estaciones, seleccionándose la denominada alternativa 1, que aprovecha en su totalidad la actual línea ferroviaria y plantea una o dos posibles estaciones en los emplazamientos de las dos estaciones existentes, y que actualmente se encuentran fuera de servicio. Se descartaron, por tanto, aquellas opciones que suponían variaciones de trazado con estaciones en lugares diferentes a las existentes, con el fin de reducir el volumen de inversión inicial y para racionalizar el uso de las infraestructuras ferroviarias existentes. Asimismo, se descartó la alternativa «0» o de no actuación, al no permitir cumplir los objetivos del proyecto.

En una segunda fase del Estudio Informativo, denominada Fase B, se analizó en mayor profundidad la alternativa 1, planteando posibles explotaciones del tramo que consistían en el aprovechamiento total del corredor de la plataforma ferroviaria actual, la remodelación de una o las dos estaciones/apeaderos que existen en la actualidad entre Colmenar Viejo y Soto del Real, y en la disposición de mayor o menor longitud de vía doble en función de las necesidades de capacidad, planteándose así dos escenarios:

Escenario 1: Explotación del tramo conjuntamente con el resto de la línea con cuatro alternativas posibles:

Alternativa 1a: Duplicación de la vía en todo el recorrido e implantación de dos estaciones («Soto Norte» y «Soto Sur»).

Alternativa 1b: Duplicación de la vía en todo el recorrido e implantación de una estación («Soto Norte»).

Alternativa 2a: Acondicionamiento de la vía única actual en todo el recorrido e implantación de dos estaciones. Descartada por la deficiente explotación que supondría.

Alternativa 2b (posteriormente se modificó renombrándose 2c): Duplicación de la vía sólo hasta la estación de «Soto Sur» e implantación de dos estaciones.

Escenario 2: Explotación del tramo como un servicio de trenes lanzadera independiente del resto de la línea (C-4), con dos alternativas posibles:

Alternativa 3a: Acondicionamiento de la vía única actual en todo el recorrido e implantación de dos estaciones. Descartada por la deficiente explotación.

Alternativa 3b: Duplicación de la vía hasta la estación de Soto Sur e implantación de dos estaciones.

De todas las alternativas planteadas se preseleccionaron las denominadas: 1a, 1b, 2c y 3b, escogiéndose finalmente la opción de la «Alternativa 1a» duplicación de vía en todo el recorrido e implantación de dos nuevas estaciones, al considerarse que era la que tenía una mejor valoración social y funcional, y que el impacto ambiental era muy similar para las distintas opciones estudiadas.

Respecto a las estaciones/apaderos y aparcamientos disuasorios se plantearon tres alternativas, una para la estación Soto Sur y dos para Soto Norte:

Estación Soto Sur: La ocupación de la estación y un total de 530 plazas de aparcamientos comprenderá una superficie de 18.642 m².

Estación Soto Norte: Se plantean dos alternativas en función del tamaño de la zona de aparcamiento. Seleccionándose la opción 1, con 850 plazas de aparcamiento y una superficie de 22.724 m².

Para la subestación eléctrica, se plantean dos posibles ubicaciones, la A-1 junto a la estación Soto Sur, y la A-2 en las inmediaciones de la torre eléctrica a la que se conectaría. Resulta elegida la alternativa A-1, ya que por términos de seguridad y vigilancia es conveniente su situación junto a la estación Soto Sur, situándose en una zona deforestada y degradada. Por ello, la infraestructura eléctrica de suministro principal a la subestación consistirá en una instalación de apoyo para el paso de aéreo a subterráneo en el poste 56 de la línea de doble circuito de 66 kV Tres Cantos-Colmenar Viejo, más el tendido de una línea subterránea de 66 kV hasta la subestación eléctrica.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias. Seguimiento ambiental.

A continuación se recogen los impactos más significativos y las medidas preventivas y correctoras diseñadas para su prevención o minimización. Para ello, se ha tenido en cuenta el estudio de impacto ambiental y los informes recibidos como respuesta al trámite de consultas previas e información pública, mencionados en los apartados 3.1 y 3.2 de la presente resolución.

4.2.1 Aire y calidad atmosférica.

Fase de construcción: Se puede producir un incremento de polvo en el aire, provocado en su mayor parte por el movimiento de tierras y de la propia maquinaria, y un aumento del nivel de ruido en la zona.

Para evitar las afecciones por ruido, en zonas habitadas, el promotor señala que se evitarán los trabajos nocturnos, respetando las horas de descanso, al menos de 22 horas a 8 horas, salvo que existan Ordenanzas municipales más restrictivas. Asimismo, en zonas de interés faunístico se evitarán actuaciones ruidosas, como las voladuras, en los ciclos reproductivos de las especies singulares, concretamente entre los meses de marzo y julio, ambos inclusive.

Fase de explotación: La circulación de trenes por la nueva línea de cercanías dará lugar a un incremento en los niveles sonoros. La línea prevista, discurre cerca de núcleos de población o zonas residenciales en tres puntos: Colmenar Viejo, las Calerizas y Soto del Real. El incremento en los niveles sonoros está directamente relacionado con las características de la vía, la cantidad de trenes que circulen por ella, la longitud de los mismos y su velocidad de circulación.

En este sentido el promotor proyecta pantallas acústicas en aquellos puntos en los que, según el estudio acústico realizado, se podrían superar los niveles sonoros establecidos en la Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, y el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental. Así se propone la construcción de una pantalla acústica en el margen izquierdo, entre los PP.KK 16+530 y 16+600, con una altura de 2 m.

Sin embargo, el promotor indica que tal como sugiere la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid, se realizará un estudio acústico detallado para todo el trazado propuesto durante la fase operacional, así como un estudio de detalle de las vibraciones, que se incluirán en el Proyecto Constructivo. En dicho estudio se considerarán como sensibles las áreas incluidas en el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares. Se identificarán los tramos que puedan necesitar pantallas

acústicas, especialmente en las proximidades del núcleo urbano de Soto del Real. En todo caso, deberán de cumplir los valores límite de inmisión de ruido aplicables a actividades, establecidos en el Anexo III del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, y el resto de la legislación aplicable.

Por otra parte, el estudio de impacto ambiental prevé una reducción en las emisiones de CO₂ con el funcionamiento del proyecto, debido a la captación de usuarios de vehículo privado, de entre 3,5 y 10,25 t/día.

4.2.2 Geomorfología y edafología.

Fase de construcción: Las afecciones sobre los suelos se deberán, principalmente, a los movimientos de tierras, la circulación de maquinaria y la ocupación física de terrenos por la ampliación de la plataforma ferroviaria. Se estima, que el movimiento de tierras producirá un volumen de tierras de excavación en desmonte de 353.585 m³, requiriendo un volumen de 152.395 m³ de relleno en terraplén, lo que resulta en un balance excedentario de 201.190 m³ de tierras. Las tierras que sea necesario aportar desde el exterior procederán de canteras autorizadas, no previéndose la apertura de nuevos préstamos. Por su parte, el excedente de tierras será utilizado para relleno de canteras que contemplen esta posibilidad en su Plan de Restauración.

Para disminuir las afecciones sobre el suelo, en el estudio de impacto ambiental se proponen las siguientes medidas: retirada de los primeros centímetros del suelo con anterioridad al comienzo de las obras, y su posterior extensión en las zonas degradadas con el fin de mantener el horizonte orgánico del suelo; labores en el terreno que eviten su compactación; riegos periódicos, etc.

4.2.3 Medio hídrico.

Fase de construcción: Las principales alteraciones que tendrán lugar en esta fase se deberán a los movimientos de tierras, que podrán originar modificaciones en la morfología y el flujo de caudal de pequeños cauces que puedan ser interceptados. Para evitar estos efectos, el promotor indica que se colocarán barreras de retención de sedimentos en los parques de maquinaria y zonas de instalaciones, se colocarán balsas de decantación para evitar el arrastre de productos contaminantes, como aceites o combustibles que pudieran alcanzar la red de drenaje, y se procederá a la restauración y mejora de la cubierta vegetal de los márgenes, en las obras de prolongación de las obras de drenaje existentes.

El promotor señala que, al aprovechar la plataforma de la línea existente Madrid-Burgos, sólo se ampliará la capacidad hidráulica de cinco obras de drenaje transversal, dejando el resto tal y como están en la actualidad, salvo las necesarias prolongaciones en los emboquilles para adaptarlas a la nueva plataforma, por lo que no se modificarán las condiciones actuales de los cauces naturales existentes.

Fase de explotación: En caso de avenidas, pueden producirse obstrucciones en las obras de drenaje, en el caso de que no se hayan diseñado de forma adecuada. El aumento de la plataforma ferroviaria podría disminuir la capacidad de recarga del acuífero.

En este punto, el promotor señala que la actuación se asienta en un 93 a 95% sobre la actual plataforma ferroviaria, y sobre terrenos mayoritariamente de baja permeabilidad, por lo que el impacto sobre la recarga acuífera no se considera significativo.

4.2.4 Vegetación.

Fase de construcción: La ampliación de la plataforma ferroviaria producirá impactos directos como consecuencia del desbroce y descepe, que necesariamente deberán realizarse previamente a la ampliación. Tal como indica el EslA, entre el 93 y 95% de la actuación se desarrolla sobre la actual plataforma ferroviaria, siendo las nuevas ocupaciones solamente entre 2 y 3 ha, según la alternativa que se considere. Otro efecto,

de menor importancia, es la afección durante la construcción como consecuencia de la emisión de polvo y partículas, originada por el tráfico de la maquinaria y por los movimientos de tierras.

Las medidas propuestas en el estudio de impacto ambiental incluyen la ordenación de la red de caminos de acceso a las obras, el jalonamiento del área de obras con especial atención a las zonas boscosas, riberas y pequeños rodales de vegetación leñosa próximos a los márgenes de la línea ferroviaria, y la ejecución de siembras, hidrosiembras y plantaciones, en aquellas zonas afectadas por las obras, una vez finalicen las mismas.

El promotor indica en respuesta a los informes recibidos, que en el futuro proyecto de construcción se tendrá en cuenta la compensación de las reducidas superficies forestales que se verán afectadas, ya que la alternativa propuesta aprovecha en todo su trazado la plataforma ferroviaria actual, aplicando los criterios y cumpliendo lo establecido en la Ley 16/1995, de 4 de mayo, Forestal y de Protección de la Naturaleza de la Comunidad de Madrid, y obteniendo el informe favorable de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.

Por otra parte, las obras y caminos de servicio, implican la ocupación de terrenos pertenecientes al Monte de Utilidad Pública nº 5 Cerca del Concejo. El promotor indica, que remitirá el proyecto de construcción al Área de Desarrollo del Plan Forestal para la modificación o la incoación del correspondiente expediente de ocupación de los terrenos del mencionado Monte.

4.2.5 Fauna.

Fase de construcción: Se puede producir afección a la fauna como consecuencia de la pérdida, fragmentación y alteración de hábitats por los trabajos de desbroce de la vegetación en las obras de explanación, así como en aquellas zonas donde se elimine la misma por movimientos incontrolados de maquinaria, o por la construcción de accesos e instalaciones. Asimismo, se puede producir la potencial destrucción de nidos y madrigueras, y afecciones a causa de la variación de las pautas de comportamiento como consecuencia de los ruidos, la mayor presencia humana, el movimiento de maquinaria y otras molestias que las obras pueden ocasionar.

Para evitar estas afecciones, el promotor indica que cumplirá con las siguientes medidas: La circulación de la maquinaria se limitará a los caminos existentes o a la zona de ocupación del trazado ferroviario, para lo que se jalonará el perímetro de toda la zona de obras, limitando así el movimiento de la maquinaria; se evitará la eliminación de la vegetación previa a las explanaciones, así como cualquier actividad ruidosa, entre los meses de marzo y julio, ambos inclusive; se colocarán barreras de retención de sedimentos en los márgenes de los cauces afectados, al objeto de evitar la contaminación y aumento de la turbidez de las aguas de los cauces de la zona, así como el riesgo de aterramientos, que puedan provocar afecciones a la fauna fluvial.

Fase de explotación: Se puede producir un efecto barrera como consecuencia de la imposibilidad de la fauna para cruzar de uno a otro lado de la vía. Esto puede dar lugar a una fragmentación del territorio, que en los casos extremos deriva en un aislamiento genético de poblaciones. El aumento en la circulación de trenes dará como resultado un aumento del riesgo de atropello, especialmente importante en las zonas forestales, que afectará a mamíferos y aves.

La acometida eléctrica desde la línea existente hasta la subestación de Soto Sur será subterránea, por lo que no existe riesgo para la fauna. Por otra parte, actualmente existen en la zona, diversos tendidos eléctricos aéreos que no presentan señalización para la avifauna. En principio ninguna de dichas líneas será objeto de reposición en el proyecto, si finalmente alguna de ellas resultara afectada en el proyecto de construcción, se plantearía la señalización de estos tendidos en las zonas de cruce. Tal como indica el EslA, la tipología prevista de catenaria en el estudio informativo es de un único hilo sustentador, minimizándose con ello el riesgo para aves en vuelo. Los futuros proyectos de construcción definirán la colocación de dispositivos salvapájaros en este hilo sustentador, que podrían ser de la misma tipología que la indicada para el caso de líneas

eléctricas, para ello se realizarán los estudios precisos para determinar las afecciones sobre la comunidad ornítica. A su vez, en el apoyo de paso aéreo-subterráneo, tal y como solicita la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid, todos los elementos en tensión (autoválvulas, seccionadores, etc.) deberán situarse bajo la cruzeta, aislando con fundas todos los cables de unión.

Asimismo tal y como indica el EslA, se construirán pasos de fauna en cada uno de los corredores faunísticos detectados, coincidentes con arroyos y zonas de encinar. En el tramo en el que la plataforma discurre en paralelo a la carretera M-609, se adecuarán los pasos de fauna con los existentes en la citada carretera. Se adecuará como paso de fauna, alguna de las obras de drenaje existentes en el tramo que discurre entre el viaducto de los Once Ojos y la ubicación de la Estación norte, y en el tramo que discurre entre ésta y el final del trazado propuesto, tal como solicita la Comunidad de Madrid. Para la construcción de los distintos pasos se tendrá en cuenta el manual de Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. Del mismo modo, se colocarán barreras para anfibios para evitar su entrada en la plataforma ferroviaria, en las zonas de mayor riesgo de atropellos como son los cruces de los principales arroyos, consistentes en unas barreras opacas o de una malla plástica de luz muy fina, y una altura de 50 cm sobre el terreno. El EslA indica, que se instalarán dispositivos de escape para la fauna en el cerramiento perimetral de la línea, sobre todo en las cercanías de los principales corredores de fauna, consistentes en puertas basculantes que, tras dejar paso hacia el exterior, se cerrarán automáticamente impidiendo la entrada de animales hacia el interior, o bien rampas de tierra apoyadas en muros situados en el cerramiento, que permiten a los animales saltar hacia el exterior de la línea ferroviaria.

4.2.6 Espacios protegidos y Red Natura 2000.

Desde el inicio de la actuación hasta el entorno de la estación Manzanares-Soto del Real, lugar donde se proyecta la nueva estación Soto Sur, entre los PP.KK. 0+300 y 10+700, la actuación linda con el LIC Cuenca Alta del Manzanares, que es además, Reserva de la Biosfera Cuenca Alta del río Manzanares y Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares.

Podrían ocasionarse efectos indirectos sobre los espacios protegidos mencionados, principalmente afecciones por movimientos incontrolados de maquinaria durante las obras, o por el ruido en las fases de construcción y de explotación. Para disminuir los posibles efectos negativos en el estudio de impacto ambiental, se incluyen una serie de medidas entre las que destacan:

Instalación, con anterioridad al inicio de las obras, de un cerramiento rígido provisional, en todo el margen en el que la actuación limita con el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «Cuenca Alta del Manzanares», que será revisado durante toda la fase de construcción para examinar su estado y, de ser necesario, plantear su sustitución.

Cualquier actuación a llevar a cabo, entre los PP.KK. 0+300 y 10+700, se realizará exclusivamente dentro del corredor de infraestructuras existente. Si fuera necesaria la ampliación o la ejecución de algún tipo de obra, ésta se planteará por el margen oriental de la línea actual, de manera que se evite cualquier efecto sobre los valores naturales incluidos en los espacios protegidos.

En todas las áreas limítrofes a los espacios naturales protegidos, se llevarán a cabo tareas de descompactación de suelos, extensión de tierra vegetal y restauración de la cubierta vegetal.

El promotor indica que, dado que las actuaciones se realizarán sobre la plataforma ferroviaria, sus taludes y los herbazales degradados presentes en su entorno inmediato por su margen oriental, no se producirán afecciones directas sobre los hábitats de interés comunitario, según la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, presentes en la zona de actuación.

4.2.7 Paisaje.

Fase de construcción: Los movimientos de tierra, las instalaciones auxiliares y las adecuaciones de determinados taludes supondrán alteraciones en la calidad escénica.

Fase de explotación: Las nuevas estaciones y aparcamientos proyectados, así como la nueva catenaria, son elementos que alterarán la calidad del paisaje una vez finalizadas las obras.

El promotor señala que realizará medidas de recuperación ambiental e integración paisajística de las obras, así como su seguimiento posterior.

4.2.8 Patrimonio cultural.

Fase de construcción: Las obras pueden afectar a los recursos culturales de su entorno, a consecuencia de la necesidad de adaptar la plataforma ferroviaria existente en algunos puntos.

El EsIA indica que se realizarán jalonamientos de protección en el perímetro de la zona de obras, en aquellos puntos próximos a yacimientos arqueológicos. En concreto en el cruce del yacimiento Fuente de la Pradera, el jalonamiento será sustituido por un cerramiento rígido temporal de mayor consistencia. Este yacimiento solamente resultaría afectado, tal como indica el documento recibido, si fuera necesario efectuar movimientos de tierras en los taludes que actualmente cruza la línea ferroviaria. Se realizará asimismo, el control arqueo-paleontológico de los movimientos de tierras, prestando especial atención al yacimiento Fuente de la Pradera y a las zonas designadas por los topónimos La Mora y Cercas de la Mora. Todos los movimientos de tierras serán supervisados por arqueólogos y paleontólogos con experiencia.

En cuanto a patrimonio arquitectónico e industrial, la documentación recibida indica que el apeadero abandonado de Soto del Real, elemento catalogado sin valor histórico-artístico, resultará afectado de forma directa en todas las alternativas, ya que su no afección implicaría ampliar el aparcamiento de la estación hacia el otro margen de la plataforma, con los efectos de ocupación de terrenos que esto conllevaría. La afección al Puente de los Once Ojos por la colocación de las vías en el tablero del puente, se considera baja al no afectar al conjunto de la estructura. La afección al entorno de la estación de Soto del Real y del almacén ferroviario, se considera muy baja, ya que los edificios no resultarán afectados, únicamente los alrededores como resultado de la puesta en uso de la línea ferroviaria de cercanías.

De acuerdo con lo indicado por la Dirección General de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid, de forma previa al inicio de las obras se llevará a cabo un estudio a nivel arquitectónico, firmado por un arquitecto o aparejador, para informar acerca del estado de conservación y características que presentan la estación y almacén ferroviario de Soto del Real, el Puente de los Once Ojos y el apeadero abandonado de Soto del Real. En base a ello, y en coordinación con el Organismo mencionado, se establecerán las acciones a acometer de la manera más favorable para la ejecución de la obra ferroviaria.

Fase de Explotación: Las infraestructuras afectarán a vías pecuarias e itinerarios recreativos.

El promotor indica que, únicamente en el caso del Cordel de la Carretera de Miraflores se generará una nueva afección a vía pecuaria por el nuevo aparcamiento de la estación Soto Sur, que ocupará un tramo de 3.464 m² de dicha vía pecuaria. En este caso, el promotor indica que se ha previsto la correspondiente reposición que garantice la continuidad de paso y la extensión superficial de esta vía pecuaria. Durante el proyecto de construcción se definirá el diseño de detalle de la solución seleccionada para dicha reposición, y se llevará a cabo la expropiación correspondiente, todo ello en coordinación con los técnicos del Área de vías pecuarias de la Comunidad de Madrid.

4.3 Seguimiento ambiental de las medidas propuestas. El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental que tiene por objeto garantizar la

eficacia y correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras propuestas. Asimismo, permitirá detectar las incidencias que sucedan durante el desarrollo del proyecto, y elaborar los informes oportunos.

Durante la fase de construcción se tendrán en cuenta los siguientes aspectos:

Jalonamiento de la zona de ocupación del trazado, de los elementos auxiliares y de los caminos de acceso.

Protección de la calidad atmosférica: Polvo, emisiones de la maquinaria, protección de la vegetación.

Comprobación de que los niveles de ruido, emitidos por la maquinaria durante la fase de obras, no superen los límites establecidos por la legislación vigente en zonas urbanas y de interés faunístico.

Comprobación de la correcta ejecución de pantallas antirruído y elementos para la amortiguación de vibraciones.

Protección y conservación de suelos: Deforestación, tierra vegetal, fenómenos erosivos, inestabilidad de laderas.

Protección y restauración de la vegetación: Preparación del terreno para plantaciones y siembras.

Protección y restauración de la vegetación: Preparación y ejecución de las plantaciones. Control de incendios.

Protección del sistema hidrológico e hidrogeológico. Adecuación de obras de drenaje longitudinal. Ejecución de sistemas de retención y depuración para evitar posibles vertidos contaminantes.

Tratamiento y correcta gestión de residuos y vertidos líquidos según legislación vigente. Control de la correcta utilización de las zonas de acopio de materiales.

Protección de la fauna: Cambio y pérdida de hábitats. Control de la permeabilidad. Realización de pasos de fauna y adecuación de obras de drenaje transversal con función mixta. Vigilancia de la colocación de dispositivos salvapájaros.

Protección del patrimonio cultural.

Mantenimiento de la permeabilidad territorial, señalización de caminos temporales, etc.

Seguimiento y control de zonas de acopio de materiales, almacenamiento de combustibles, gestión de residuos y zonas de limpieza de hormigoneras.

Durante la fase de explotación se tendrán en cuenta los siguientes aspectos:

Comprobación de que los niveles de ruido no superen los límites establecidos por la legislación vigente en zonas urbanas y de interés faunístico. Medición de los niveles de vibraciones.

Aseguramiento del correcto estado de pantallas antirruído y elementos para la amortiguación de vibraciones.

Protección de las condiciones de sosiego público durante la fase de explotación.

Seguimiento de la revegetación y de la restauración paisajística.

Seguimiento de la fauna: Medición de la eficacia de los pasos de fauna, las adecuaciones de las obras de drenaje transversal y longitudinal, de los dispositivos de escape de fauna en el cerramiento y de la mortalidad de aves y quirópteros.

Se elaborarán informes semestrales durante la fase de obras, un informe previo al acta de recepción de las obras, informes anuales durante los tres años siguientes al acta de recepción de obra, e informes especiales ante cualquier situación de riesgo ambiental. El contratista adjudicatario de las obras presentará, antes del comienzo de las mismas, un plan de aseguramiento de la calidad ambiental y el manual de buenas prácticas ambientales.

En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Extensión

de la red de cercanías de Madrid hasta Soto del Real, al concluirse que siempre y cuando se autorice en la alternativa 1a y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, no producirá impactos adversos significativos.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del 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, 1 de agosto de 2014.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

EXTENSIÓN DE LA RED DE CERCANÍAS DE MADRID HASTA SOTO DEL REAL

