

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

- 620** *Resolución de 17 de diciembre de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo del proyecto Implantación de una doble vía entre la estación de Atocha y Torrejón de Velasco para la línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunitat Valenciana-Región de Murcia.*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en el apartado 6.b) 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 ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 del Real Decreto Legislativo 1/2008 citado.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

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

#### 1. Información del proyecto

a. Promotor y órgano Sustantivo.–La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento es el promotor y el órgano sustantivo del proyecto.

b. Objeto y justificación.–Como parte del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte se está redactando el «Plan Sectorial de Transporte Ferroviario, Corredores de altas prestaciones», dentro del cual se prevé la ejecución de una línea ferroviaria de Alta Velocidad entre Madrid, Castilla La Mancha, la Comunidad Valenciana y la Región de Murcia. Como consecuencia del mismo se redactó el «Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia», en el que se definió el trazado con origen en una conexión con la doble vía de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, en torno al p.k 28+000 de esta (término municipal de Torrejón de Velasco), previéndose que las circulaciones con origen/destino Levante accedieran a la estación de Atocha a través de la citada línea Madrid-Sevilla.

Con posterioridad, y en previsión del importante incremento de circulaciones que supondrá la entrada en servicio de esta nueva línea y de otras nuevas conexiones de alta velocidad (Madrid-Toledo y Córdoba-Málaga), se estimó necesario crear una doble vía independiente de uso exclusivo para los servicios de Levante a fin de evitar problemas de saturación en la Línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla, resolviéndolo mediante el proyecto de Implantación de una doble vía entre la estación de Atocha y Torrejón de Velasco para la línea de alta velocidad Madrid - Castilla La Mancha - Comunidad Valenciana - Región de Murcia, objeto de esta declaración de impacto ambiental.

El objetivo es conseguir una máxima funcionalidad ferroviaria, que permita diferentes posibilidades de explotación en caso de necesidades comerciales, incidencia o mantenimiento, concretándose en:

Creación de una doble vía independiente de la línea Madrid-Sevilla entre Atocha y Torrejón de Velasco, para así evitar posibles problemas de saturación en la primera.

La nueva línea de alta velocidad a Levante debe acceder directamente a la nueva Estación Pasante a incluir en el Complejo de Atocha, ya que las líneas actuales no lo permiten.

Debe permitirse que todas las líneas de alta velocidad que accedan a Madrid puedan utilizar indistintamente las dos estaciones previstas en el Complejo de Atocha, para así conseguir un aprovechamiento máximo de las posibilidades de explotación.

Deben existir conexiones directas entre las diferentes líneas de alta velocidad en sus zonas de aproximación para permitir relaciones directas que pudieran ser demandadas, y así evitar la entrada a Madrid.

c. Localización.—Este tramo se localiza en su mayor parte en la Comunidad de Madrid, discurriendo los últimos 300 m en el municipio de Yeles, en Toledo. La duplicación de vía tiene su origen en la estación de Atocha en el término municipal de Madrid y termina en el de Torrejón de Velasco, también en Madrid, atravesando los términos de Getafe, Pinto y Parla. Más concretamente, el origen de este tramo coincide con el final del Acceso Sur a la Estación de AVE Pasante y su final con el origen del Proyecto de Construcción del tramo Torrejón de Velasco (Madrid)-Seseña (Toledo), de la línea de alta velocidad a Levante.

La conexión a 160 km/h de la LAV Madrid-Levante con la LAV Madrid-Sevilla, discurre mayoritariamente en el término de Torrejón de Velasco, y algo más de 300 m en el de Yeles (Toledo).

La reposición del estacionamiento de trenes de cercanías se sitúa en el municipio de Parla (Madrid).

d. Descripción sintética. El estudio informativo engloba tres bloques de actuaciones, conforme a los objetivos perseguidos y definidos en las dos fases del estudio informativo. En la fase A se efectuó el análisis de estudios anteriores y se definieron alternativas técnicamente viables. En la fase B se realizó el anteproyecto y el estudio de impacto ambiental. Las tres actuaciones previstas son:

a) Línea de alta velocidad Madrid-Levante. Tramo Atocha-Torrejón de Velasco. En esta actuación se han considerado dos alternativas denominadas «Base» y «Variante p.k. 7+000».

b) Conexión entre la Línea de alta velocidad Madrid-Levante y la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla: Tan sólo se ha considerado la alternativa seleccionada en la fase A, conexión a 160 Km/h.

c) Reposición del actual estacionamiento de Cercanías de Parla. Con la ejecución de la nueva línea de alta velocidad Madrid-Levante, en su tramo Atocha-Torrejón de Velasco, se afecta al actual estacionamiento de Cercanías que existe en la antigua estación de Parla. Tan solo se ha considerado la alternativa seleccionada en la fase A que planteaba una nueva ubicación denominada Estacionamiento Pasante.

Doble vía línea de alta velocidad Madrid-Levante. Tramo Atocha-Torrejón de Velasco.

La actuación consiste en una duplicación de la doble vía actual Madrid-Sevilla en previsión de futura falta de capacidad para albergar también las circulaciones de Levante. El corredor discurre por entornos urbanos o semiurbanos, y se cruza con numerosas infraestructuras que los comunican. No se ha contemplado un nuevo corredor porque fracturaría aun más el territorio atravesado, generando mayor impacto ambiental y territorial.

Debido a su longitud, unos 26,5 km, la nueva doble vía debe ir por una sola margen respecto a la línea existente, ya que el hecho de cambiar de una margen a otra exigiría los correspondientes saltos entre ambas líneas perjudicando claramente la solución final.

La margen derecha de la línea existente en sentido Sevilla se considera la adecuada, ya que en los primeros 12 km, que suponen un 45% de la longitud total de la actuación, la margen izquierda presenta numerosos inconvenientes debido a la ubicación de las líneas de alta velocidad Madrid-Barcelona y Madrid-Sevilla y a que en los 4-5 km siguientes recientemente se ha ejecutado la conexión entre ellas. Además, en esta segunda zona, también por la margen izquierda, y lindando con la línea actual, se ubica el LIC ES3110006 «Vegas, cuestas y páramos del sureste de Madrid».

Asimismo existen otros elementos que refuerzan la decisión de discurrir por esa margen derecha:

En la margen izquierda, a la altura de los pp.kk. 12+850 y 23+100 y a unos 15-20 m de la línea actual se ubican los edificios técnicos del Puesto de Banalización de Los Gavilanes y el Puesto de Bloqueo de Parla de la línea Madrid-Sevilla.

En el p.k. 17+300 existe en la margen izquierda una subestación de tracción de ADIF a escasos 25 m de la doble vía actual.

En los pp.kk. 17+900 y 23+000, en la margen izquierda, existen edificaciones próximas.

En el p.k. 22+200, cruce bajo la M-408, por la derecha existe un vano libre en la estructura que permitiría el aprovechamiento de la misma, si bien actualmente está ocupado por un estacionamiento de unidades de cercanías, que se tendría que trasladar.

Conexión entre la línea de alta velocidad Madrid-Levante y la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla.

Esta conexión permite resolver los movimientos directos entre ambas líneas sin necesidad de penetrar en Madrid, realizándose los cruces a distinto nivel en ambos sentidos. Los principales condicionantes para esta conexión, además del cerrado ángulo que forman, radican por un lado en el falso túnel existente en la línea de Levante (denominado de Naves Altas), cuya boquilla noroeste fija un extremo de la conexión; por otro, la necesidad de generar la menor ocupación y espacios aislados posibles; y por último, en el otro extremo de la conexión, la necesidad de llegar y superar el Puesto de Banalización de Yeles con una vía por cada lado, para que a futuro exista la posibilidad de convertirlo en PAET y así, en caso de necesidad, favorecer la explotación.

Como ya se comentó, esta conexión permite resolver los movimientos directos entre ambas líneas sin necesidad de penetrar en Madrid.

Sus características más relevantes son:

13.641 m de vía única (6.752 m en la vía sentido Levante y 6.889 m en la vía sentido Sevilla).

Velocidad máxima de 160 km/h con radio mínimo de 1.260 m. Pendiente máxima de 25 milésimas.

Dos pérgolas, una sobre la LAV Madrid-Levante de 86 m y otra sobre la LAV Madrid-Sevilla de 72 m.

Un paso superior, apto para vía cuádruple (línea Madrid-Sevilla y las dos vías proyectadas que la abrazan).

Seis pasos inferiores.

Las conexiones con las líneas actuales se realizan con desvíos aptos para 160 km/h por vía desviada y 300 km/h por vía directa. Los cruces siempre se realizan a distinto nivel. La vía sentido Levante es la que condiciona el trazado, adoptándose el radio mínimo para 160 km/h. Parte tras el falso túnel de Naves Altas de la línea Madrid-Levante, y tras la curva de radio mínimo se coloca en paralelo a 6,35 m a la línea Madrid-Sevilla, discurriendo entre los pp.kk. 3+500 y 6+791. El desvío final se ubica en el Puesto de Banalización de Yeles. La vía sentido Sevilla se separa de la línea actual en el mismo punto que la anterior, para a continuación girar a izquierdas para cruzar sobre la línea de Levante con una pérgola de 86 m de longitud. Esta curva continúa sensiblemente paralela a la vía sentido Levante a unos 50 m, hasta cruzar la línea de Sevilla con una pérgola de 72 m, para a continuación adosarse a la línea actual de Sevilla de la misma forma que la vía anterior, pero en este caso algo más tarde y por su margen derecha.

Reposición del actual estacionamiento de cercanías.

La nueva doble vía de la línea de alta velocidad Madrid-Levante, en su tramo Atocha-Torrejón de Velasco, afecta al actual estacionamiento de cercanías que existe en la antigua estación de cercanías de Parla. La afección se origina porque la nueva doble vía discurre adosada a la línea Madrid-Sevilla en esa zona por la margen derecha, estando ese espacio actualmente ocupado por el estacionamiento.

Para su reposición se plantea una única alternativa con una instalación completamente nueva, Estacionamiento Pasante. Sus características más relevantes son: 1.601 m de vía única; 4 desvíos de tangente 0,11; 6 desvíos de tangente 0,075; un nuevo edificio auxiliar, y un nuevo acceso asfaltado.

Esta alternativa plantea la creación de una nueva instalación que consta de tres vías separadas 5 m, estando la más próxima a la doble vía general a 15 m, y todas ellas con una longitud útil de 240 m. Permite el estacionamiento de tres composiciones triples o nueve composiciones simples, pero funcionalmente tiene un mejor comportamiento que la instalación actual, ya que en ambas cabeceras se disponen sendos escapes en la doble vía general, disponiendo así de conexión directa en ambos sentidos sin necesidad de inversión de marcha.

e. Alternativas.

1. Alternativa base. Sus características más relevantes son:

23.700 m de vía doble.

5.328 m de vía única en la conexión final (2.528 m sentido Levante y 2.800 m sentido Madrid).

En los primeros 2.672 m se discurre sobre plataforma actual o en ejecución.

Radios y velocidades en progresión (de 90 a 230 km/h).

Cinco viaductos: Abroñigal-Sta. Catalina (1.468 m), M-40 (165 m), Río Manzanares (69 m), A-4 (92 m) y FFCC Madrid-Alicante/C3 (90 m).

Un falso túnel en Perales del Río y una pérgola sobre la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla.

Un paso inferior empujado bajo la doble vía de contorno a Vallecas.

Ocho vanos libres a adecuar bajo los seis viales de la M-50 y los dos viales de la M-506.

Dos pasos superiores nuevos y ampliación del vano en otros cinco.

Un paso inferior nuevo y cinco prolongados.

Rectificación de la vía de mercancías que une Santa Catalina y la vía de contorno.

Rectificación de varios viales, entre los que destaca la C/ Embajadores y la carretera que une Getafe y Perales del Río.

La actuación tiene su origen al norte del paso superior de la calle Pedro Bosch, coincidiendo con el final del Acceso Sur a la Estación de AVE Pasante. Desde este punto y durante 1.668 m, el trazado discurrirá por la plataforma de vía doble que actualmente corresponde a la línea C-4 de Cercanías Atocha-Parla, tras las pertinentes actuaciones de adaptación de las vías al ancho UIC; en los 1.004 m siguientes discurrirá sobre una nueva plataforma ya preparada. En el siguiente subtramo, entre los pp.kk. 4+700 y 7+440 se repone la vía de mercancías afectada por la derecha hasta conectar con la doble vía de contorno.

En el p.k. 23+700 finaliza la doble vía, pasando a dos vías únicas; la que realizaría la entrada a Madrid se abre para saltar sobre la línea Madrid-Sevilla por medio de una pérgola de 277 m hasta conectar con la misma vía del proyecto siguiente (Torrejón de Velasco-Seseña), y la vía sentido Levante discurre adosada inicialmente a la anterior para luego conectar con la misma vía proyectada.

Una vez que ambas vías únicas discurren a cada lado de la línea actual, en el p.k. 25+910 se cruza bajo la Variante M-410, la cual se encuentra en fase de proyecto, disponiendo un paso superior de vigas con una longitud de unos 75 m, distribuidos en tres vanos. La anchura del vano central, por el que discurrirá la LAV Madrid-Sevilla, permite la implantación de las dos nuevas vías a ambos lados de esta línea con gálibo suficiente, por lo que no requerirá de coordinación con la Comunidad de Madrid.

2. Alternativa Variante P.K. 7+000. Difiere de la alternativa base únicamente en unos 3,8 km, desde el p.k. 4+762,81 hasta el p.k. 8+597,30, con un desplazamiento máximo hacia el este de tan solo 45 m respecto a la anterior, en el entorno del cruce bajo la autovía M-45, adosándose todo lo posible a la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla.

Se ha planteado para conseguir el mayor alejamiento posible del cauce del río Manzanares, y también favorecer el futuro desarrollo del Parque Lineal del Manzanares previsto en esa zona. Por el contrario, esta nueva alternativa afecta a la actual subestación de tracción de las líneas de Alta Velocidad de ADIF (Villaverde), siendo preciso construir una nueva en otra ubicación. Esta alternativa es similar a la Alternativa Base en cuanto a longitud, velocidades y parámetros de diseño en planta y alzado, requiriendo adicionalmente un paso superior, además de lo mencionado anteriormente.

## 2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Si bien el proyecto no discurre por zonas de especial protección o de alto interés para la conservación, está próximo a lugares con valor ecológico significativo.

La línea cruza el río Manzanares, el arroyo Culebro y el arroyo Guatén. La unidad de vegetación correspondiente a la vegetación de ribera en la zona de estudio presenta de forma genérica un estado de conservación alto, una singularidad dentro del marco regional muy alta y un grado de estructura vertical de la vegetación o evolución del ecosistema muy alto.

La mayor parte del trazado del tramo Atocha-Torrejón de Velasco discurre sobre el acuífero de la Zona 05 que se corresponde con el terciario detrítico de Madrid, fuertemente anisótropo y heterogéneo.

El ámbito del proyecto se ve condicionado por la proximidad de los siguientes espacios protegidos, y su fauna y flora asociada.

LIC ES3110006 «Vegas, cuevas y páramos del sureste de Madrid».

ZEPA ES0000142 «Cortados y cantiles de los ríos Jarana y Manzanares».

Humedal «Lagunas de Orna», propuesto para su inclusión en el Catálogo de Embalses y Humedales de la Comunidad de Madrid.

Aunque sin ser un espacio protegido, en sentido estricto, al sur del ámbito de la actuación se encuentra la IBA (Área Importante para las Aves) N/02 «Torrejón de Velasco-Secanos de Valdemoro», calificada así por la presencia de aves esteparias.

## 3. Resumen del proceso de evaluación

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

La documentación ambiental se recibió en mayo de 2006. En junio de 2006 se efectuaron consultas a diferentes organismos e instituciones, cuya relación se adjunta, así como una síntesis de las respuestas recibidas:

Consultados	Respuesta
Dirección General para la Biodiversidad. Ministerio de Medio Ambiente.	
Delegación del Gobierno en Madrid. . . . .	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha.	
Subdelegado del Gobierno en Toledo.	
Confederación Hidrográfica del Tajo. Comisaría de Aguas . . . . .	X
Dirección General del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Comunidad de Madrid. . . . .	X
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Comunidad de Madrid.	
Dirección General de Patrimonio Histórico. Viceconsejería de Cultura y Deporte. Comunidad de Madrid.	
Dirección General del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. . . . .	
Dirección General de Patrimonio y Museos. Consejería de Cultura. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. . . . .	X
Diputación Provincial de Toledo.	
ADENA.	
SEO.	
Ecologistas en Acción.	

Consultados	Respuesta
Ayuntamiento de Madrid (Madrid).	
Ayuntamiento de Parla (Madrid) . . . . .	X
Ayuntamiento de Getafe (Madrid) . . . . .	X
Ayuntamiento de Pinto (Madrid).	
Ayuntamiento de Fuenlabrada (Madrid).	
Ayuntamiento de Torrejón de Velasco (Madrid).	
Ayuntamiento de Illescas (Toledo).	
Ayuntamiento de Yebes (Toledo).	

Delegación del Gobierno en Madrid.—No aporta ninguna sugerencia en relación con la documentación recibida.

Dirección General del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Comunidad de Madrid.—Señala que la doble vía de alta velocidad afectará a las poblaciones de avutarda existentes en el término de Torrejón de Velasco, en los parajes denominados Hornillos, Fuente de la Teja y El Carrascal, por lo que se deberán contemplar las incidencias en la citada población.

Ayuntamiento de Madrid. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.—El Área de Interés Arqueológico y Paleontológico informa que el corredor se incluye en su totalidad, dentro del municipio de Madrid, en las «Terrazas de Manzanares», espacio de interés arqueológico y paleontológico, de grado B (restos arqueológicos que requieren valoración).

El Área de Espacios Protegidos señala que el proyecto se localiza muy próximo a la ZEPA ES0000142 denominada «Cortados y Cantiles de los ríos Jarama y Manzanares». Este espacio natural no se ve afectado de forma directa por las actuaciones dentro de Madrid, aunque sí es colindante con las actuaciones en el municipio de Getafe.

No se afectará de forma directa, dentro del municipio de Madrid, al «Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama», pero es colindante al trazado dentro del término municipal de Getafe.

Al sur del corredor y dentro del Distrito de Villa de Vallecas en Madrid se localiza el Espacio de Interés Geológico denominado «Ribera del Manzanares».

También es importante mencionar que casi la totalidad del trazado que discurre dentro del término municipal de Madrid se realiza sobre suelos de alta permeabilidad y subsuelo con nivel freático muy próximo a la superficie, siendo por tanto muy vulnerable a una posible contaminación durante la ejecución del proyecto.

Deberá realizarse un estudio acústico completo con mediciones de los niveles sonoros preoperacionales y predicción de los niveles generados en fase de construcción y explotación, teniendo en cuenta todos los posibles focos emisores: excavaciones, maquinaria, transporte de excedentes, circulación de trenes, pozos de ventilación, etc. Los resultados se plasmarán en los correspondientes mapas de ruido. Asimismo, deberá realizarse un estudio de las vibraciones generadas sobre las estructuras de las edificaciones próximas, conforme a los criterios de las Ordenanzas Municipales.

Se incluirá un plano de localización de las áreas de zonas de acopios temporales y zonas de ocupación temporal de instalaciones de obra y parques de maquinaria evitando su ubicación en lugares que puedan ser recarga de acuíferos. Dicho plano contemplará también las zonas excluidas y restringidas al efecto.

Ayuntamiento de Parla. Concejalía del Área de Planificación Urbanística.—Señala que la urbanización Residencial Este de Parla, desarrollada de acuerdo con el Plan Parcial 4-bis (Consorcio urbanístico Parla-Este) se encuentra completamente ejecutada y recibida por este Ayuntamiento y limita con la actual línea de AVE en su margen este, aspecto que se debe tener en cuenta en la ejecución de la obra y en la posterior fase de funcionamiento.

Ayuntamiento de Getafe. Servicios Técnicos.—Señala que el tramo comprendido entre la Vía Férrea Madrid-Alicante y la M-50, afecta a suelos incluidos en el Plan de Sectorización Ordenación Pormenorizada del «Parque Empresarial La Carpetania. 2.ª Fase». Indica que

deben considerarse además los impactos debidos a la ocupación del territorio así como las obras de implantación de una nueva infraestructura.

Consejería de Cultura. Dirección General de Patrimonio y Museos. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.—Esta Dirección General informa de la localización y características del proyecto en el Arroyo Guatén, y que se trata de un área de alta susceptibilidad de afección al Patrimonio Histórico, de probada utilización del territorio por parte del poblamiento histórico de la comarca de La Sagra, del que pudieran resultar afectadas evidencias patrimoniales relacionadas con el Patrimonio Histórico, tales como históricas, arqueológicas, paleontológicas, etnográficas o arqueológico-industrial, aspectos todos ellos que deben ser tenidos en cuenta en la redacción del estudio de impacto ambiental.

Confederación Hidrográfica del Tajo. Comisaría de Aguas.—Señala las consideraciones sobre el periodo de retorno a utilizar en el dimensionamiento de las obras de drenaje y el tratamiento a dar en los cauces existentes.

Comunidad de Madrid. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.—La traza propuesta discurre muy próxima a los límites del ámbito del Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama, así como a la ZEPA denominada «Carrizales y Sotos de Aranjuez» código ES00000119», y el LIC denominado «Vegas, cuestas y Páramos del Sureste», aprobado por la C.E.E en las proximidades de Perales del Río, aunque sin afectar directamente a dichos territorios.

3.2. 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.

El traslado de contestaciones se efectuó en septiembre de 2006 y sintéticamente se indicaban algunos de los contenidos destacables que debería contemplar el estudio de impacto ambiental, relativos a:

- Análisis y valoración de la afección a la hidrología superficial y subterránea.
- Estudio acústico y de vibraciones.
- Contaminación atmosférica.
- Protección de la vegetación.
- Gestión de residuos.
- Estudio del tráfico afectado por las obras.
- Posibles efectos acumulativos y sinérgicos.
- Programa de vigilancia ambiental.

Por otra parte, y teniendo en cuenta que podrían existir afecciones sobre espacios de la red Natura 2000 se requirió que el estudio incluyera capítulos específicos para analizar esa posible afección.

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

El estudio informativo y el estudio de impacto ambiental se sometieron conjuntamente a información pública mediante la publicación de la correspondiente Nota-Anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia de Toledo, n.º 61, de 14 de marzo de 2008, en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid número 62, de 13 de marzo de 2008 y en el Boletín Oficial del Estado número 65, de 15 de marzo de 2008.

3.3.1 Alegaciones.—Se han recibido un total de veintiuna alegaciones. El contenido ambiental de las alegaciones es, en síntesis, el siguiente:

Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid.—Plantea aspectos generales sobre tareas de coordinación entre administraciones en la redacción de proyectos que afecten a sus carreteras.

Ayuntamiento de Getafe. Concejalía de Inspección y Medio Ambiente.—Solicita ampliación del falso túnel (de 400 a 800 metros) para disminuir la afección a zona residencial y a zona verde. Informa de la inconveniencia de las zonas de ocupación temporal ZOT-7 por afectar al «Parque Empresarial La Carpetania. 2.ª fase» y la ZOT-10 por estar en el Parque Regional del Sureste y solicita medidas para reducir la presión sonora en torno a

las Lagunas de Perales (Lagunas de Horna) calificadas en el PGOU como Suelo no Urbanizable de Protección.

Ayuntamiento de Madrid. Area de Gobierno de Urbanismo y Vivienda.—Señala que el estudio informativo es disconforme con el planeamiento urbanístico por ocupar suelos calificados como zona verde desde el p.k. 4+800 hasta el límite del término municipal. Considera más apropiada la alternativa Variante p.k. 7+000 por la afección a suelos calificados como Zona Verde del futuro parque Lineal del Manzanares y al Canal del Manzanares.

Ayuntamiento de Madrid. Area de Gobierno de Obras y Espacios Públicos.—Señala que debe hacerse una valoración de afecciones por ruido de acuerdo con el R.D. 1367/2007 y solicita que se propongan medidas correctoras en el entorno de la calle Convenio y previsiblemente de las calles del Acanto y Cerro de la Plata. El horario de trabajo se limitará, en general, al comprendido entre las 8 y las 22 horas. Se decanta por la Alternativa Variante p.k. 7+000 y recuerda que los usos del suelo a partir de la M-40 (p.k. 4+800) se corresponden con la calificación de Zona Verde, aunque la alternativa Variante p.k. 7+000 minimiza la afección sobre estos suelos. El trazado afecta al Bien de Interés Cultural «Terrazas del Manzanares» y al Canal del Manzanares, incluido en el Catálogo de Monumentos Públicos y Elementos Urbanos Singulares; la afección al canal es de 1.150 m en la Alternativa Base y 1.020 m en la Alternativa Variante p.k. 7+0009.

Ayuntamiento de Pinto. Consejería de Urbanismo.—Exige la reposición de caminos agrícolas y solicita medidas correctoras para reducir el impacto paisajístico y las afecciones sobre flora y fauna, señalando la proximidad al Parque Regional del Sureste.

ADIF. Dirección General de Grandes Proyectos de Alta Velocidad.—Sugiere implantar un puesto de banalización (PB) entre la estación de Atocha y los desvíos de enlace con la futura conexión de las LAV Madrid-Levante y Madrid-Barcelona.

Ayuntamiento de Illescas. Concejalía de Urbanismo, Medio Ambiente y Desarrollo Local.—Propone que se apliquen a la IBA 02 las mismas medidas propuestas para la protección de la ZEPAES0000142, y que se detallen medidas para la prevención, corrección y compensación del impacto por colisión y electrocución de la avifauna. Sugiere la consideración de las «Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna» de la Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente. Además señala que deberían respetarse las zonas de dominio público hidráulico y garantizar el cumplimiento de un programa de seguimiento y vigilancia ambiental.

Comisión Gestora del UZP 3.01 «Desarrollo del Este-Valdecarros».

Realiza consideraciones sobre la afección de la conexión entre la LAV Madrid-Levante y la LAV Madrid-Barcelona al Plan Parcial UZP 3.01 «Desarrollo del Este-Valdecarros». La citada conexión no es objeto de este estudio informativo.

Particulares.—Siete asociaciones de vecinos presentan en siete alegaciones individuales el mismo escrito tipo, en el que se solicitan la retirada del estudio informativo por sus graves afecciones al Parque Lineal del Manzanares y otros ámbitos protegidos; que exista cooperación entre administraciones para buscar soluciones de menor daño ambiental y que no se aplique la solución base por su afección al Parque Lineal del Manzanares.

Ecologistas en Acción y Asociación de Vecinos Independientes de Butarque.—En dos escritos diferentes, sus alegaciones resultan similares y pueden sintetizarse como sigue: Solicitan la retirada del estudio informativo y la anulación del proyecto; que exista cooperación entre administraciones para buscar soluciones de menor daño ambiental y que no se aplique la solución base por su afección al Parque Lineal del Manzanares; que en ningún caso se considere zona admisible el terreno correspondiente al Cerro de la Gavia y los Cantiles del Manzanares, calificados como SNU-PE en el PGOUM de 1985. En todo caso exige que se estudien las afecciones ambientales de las alternativas técnicamente viables.

3.3.2 Respuesta del órgano sustantivo, Dirección General de Ferrocarriles.—El órgano sustantivo ha considerado el contenido de las alegaciones, presentando un informe en el que las responde y resuelve una a una. En síntesis:

La discusión sobre alternativa base y alternativa variante p.k. 7+000 se resuelve mediante una leve modificación del trazado de la alternativa variante p.k. 7+000, dado que la misma ofrece la ventaja de afectar en menor medida al Parque Lineal del Manzanares. Con la variación de trazado se consigue incorporar el Puesto de Banalización y al mismo tiempo se respeta en lo posible el desarrollo del Parque Lineal del Manzanares. Es la denominada alternativa variante p.k. 7+000 modificada, que es la finalmente propuesta por el promotor.

Las cuestiones relativas a la reposición de servicios, viabilidad del viaducto sobre la Calle Embajadores, salvaguarda de la M-40 y paso inferior PI-16, están contempladas en el estudio informativo.

El falso túnel tiene la misma longitud que el existente de la LAV a Sevilla, e incluye pantallas acústicas antes y después del mismo, calculadas según el estudio de ruido que se incluye en el estudio de impacto ambiental. La Zona de Ocupación Temporal 7 no se propone en el estudio informativo.

Como conclusión final propone la alternativa variante p.k. 7+000 Modificada, que representa una leve modificación de la alternativa variante p.k. 7+000 y que mejora la alternativa base por afectar menos a la zona verde incluida en el PGOU de Madrid al acercarse 37,71 m con respecto a esta hacia la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, y así permitir el desarrollo del Parque Lineal del Manzanares.

3.3.3 Alegaciones recibidas fuera de plazo.—El 9 de octubre de 2008, fuera del plazo establecido, se recibieron otras tres alegaciones. Si bien desde un punto de vista estrictamente legal no deberían ser tenidas en cuenta, el órgano sustantivo las ha valorado y procedió a su análisis y respuesta. El contenido, en síntesis de las mismas, es el siguiente:

Dirección General de Calidad, Control y Evaluación Ambiental. Área de Gobierno de Medio Ambiente. Ayuntamiento de Madrid.—Analiza las afecciones de las dos alternativas y considera que la alternativa variante p.k. 7+000 es la más adecuada desde el punto de vista ambiental. Propone una serie de medidas sobre diversos aspectos ambientales a tener en cuenta en el proyecto de construcción y en la ejecución de las obras.

Dirección General de Medio Ambiente Urbano. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Comunidad de Madrid.—Realiza una serie de propuestas y consideraciones sobre la gestión de las tierras sobrantes de la excavación y sobre la gestión de los residuos de construcción y demolición.

Dirección General de Evaluación Ambiental. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Comunidad de Madrid.—Considera que la alternativa variante p.k. 7+000 es la más adecuada desde el punto de vista ambiental y propone una serie de medidas de carácter ambiental a tener en cuenta durante la ejecución de las obras y en la fase de funcionamiento.

En su respuesta, la Dirección General de Ferrocarriles considera que el estudio de impacto ambiental recoge los impactos mencionados en las alegaciones y un amplio análisis de medidas protectoras durante la ejecución. Por lo que se refiere a la gestión de tierras y residuos de construcción y demolición, considera que el estudio informativo analiza adecuadamente estos aspectos. En este informe propone nuevamente la selección de la Alternativa Variante p.k. 7+000 Modificada, incluyendo planos de la planta y perfil longitudinal de la misma.

#### 4. Integración de la evaluación

El estudio de impacto ambiental desarrolla los aspectos genéricos recogidos en la Ley y considera tanto las sugerencias emanadas de las respuestas a las consultas efectuadas como las propuestas por el órgano ambiental. Efectúa un análisis de afecciones por cada alternativa sin decantarse expresamente por una sobre otra, al considerar que ambas generan afecciones relativamente similares, optando en una primera conclusión por la Alternativa Base, debido a que supone un movimiento de tierras y un coste algo menor.

No obstante, tras las alegaciones recibidas en el período de información pública, considera más adecuada la alternativa variante P.K. 7+000, que presenta una menor afección al Parque Lineal del Manzanares que la alternativa base. Finalmente, propone una ligera modificación en planta para resolver el problema técnico de la ubicación del puesto de banalización, una mayor garantía frente a potenciales afecciones sobre el Parque Lineal del Manzanares. Es la alternativa variante p.k. 7+000 Modificada.

La aplicación de medidas preventivas y correctoras resuelve las situaciones planteadas y se minimizan las afecciones identificadas. No se detectan impactos severos ni críticos en el análisis efectuado, resultando ser compatibles.

## 5. Condiciones al proyecto. Medidas preventivas, correctoras y compensatorias

Para el desarrollo de la alternativa variante 7+000 modificada propuesta por el promotor tras el proceso de información pública, además de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, se tendrán en cuenta en la redacción del proyecto de construcción los siguientes criterios, siempre que sea técnicamente viable:

5.1 Protección atmosférica.—Se adoptarán las medidas adecuadas (riegos, dispositivos de disipación de polvo, forma de transporte en obra, etc.) para evitar en lo posible las molestias que el polvo generado durante la ejecución de las obras pudiera producir a la población en las proximidades de las zonas urbanizadas por las que discurre el trazado.

5.2 Protección contra el ruido y las vibraciones.—El estudio de impacto ambiental desarrolla un modelo acústico a escala 1:5.000, con una valoración de los impactos y una propuesta de medidas correctoras (pantallas acústicas). Como parte del proyecto de construcción se realizará un estudio acústico desarrollado de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, así como con los dos Reales Decretos que la desarrollan, el Real Decreto 1513/2005 en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y el Real Decreto 1367/2007 en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. El estudio deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará los tramos que discurren a cielo abierto incluidos los accesos al túnel de Perales. En él se considerará la influencia conjunta de las principales infraestructuras de la zona (ferrocarril, autopista, carreteras, calles, caminos, etc.), determinándose los niveles de ruido existentes actualmente y la variación en los mismos que producirá el ferrocarril proyectado.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección, del tipo de pantallas acústicas absorbentes, caballones de tierra u otras, para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Estas medidas, en las zonas donde sean necesarias se proyectarán teniendo en cuenta su integración en el paisaje. En el estudio acústico del estudio de impacto ambiental se prevé la necesidad de pantallas en diversas zonas: Proximidades del falso túnel de Perales, así como frente a edificaciones existentes y futuras actuaciones urbanísticas en Getafe, Pinto y Parla.

Entre las medidas a considerar, en las zonas donde sea necesario, se analizará la posibilidad de utilizar caballones de tierra entre el ferrocarril y las zonas urbanizadas o urbanizables para evitar el impacto acústico y aislar visualmente las edificaciones del ferrocarril. A este uso se hace también referencia en el apartado siguiente al tratar de las zonas de vertedero para las tierras sobrantes de la excavación.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los establecidos en el citado Real Decreto 1367/2007 por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, en especial los de su Anexo III, aplicable a nuevas infraestructuras ferroviarias.

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes y en el suelo urbano consolidado, y se medirán a dos metros de las fachadas y a una altura de 4 m.

En la zona en que el trazado discurre en paralelo al cauce del río Manzanares entre los p.k. 4+800 y 9+100 y en la zona en la que discurre frente a la Lagunas de Horna (Lagunas de Perales), p.k. 11+500, los niveles de emisión al ambiente exterior no podrá sobrepasar los niveles correspondientes a Áreas de sensibilidad acústica calificadas como «Áreas levemente ruidosas (Tipo II) en el Decreto 78/1999 por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica en la Comunidad de Madrid. De acuerdo con esto, no se sobrepasarán los valores expresados en LAeq de 55 en periodo diurno (8 a 22 h) y de 45 en periodo nocturno (22 a 8 h).

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las ocho horas en el entorno de los núcleos habitados –salvo las que por afectar a las vías actuales deban realizarse sin circulación de trenes– pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto. En las zonas urbanas donde sea imprescindible realizar trabajos nocturnos se reforzarán especialmente las medidas de protección.

Además de los niveles anteriores, se cumplirá lo establecido en la legislación sobre ruido y vibraciones de la Comunidad de Madrid (Decreto 78/1999 que regula el Régimen de Protección contra la Contaminación Acústica de la Comunidad de Madrid), del Ayuntamiento de Madrid (Ordenanza de Protección de la Atmósfera contra la Contaminación por Formas de Energía), así como en la normativa de los otros Ayuntamientos afectados por el proyecto.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras realizadas.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, en todas sus facetas, la Dirección General de Ferrocarriles enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbano en la actualidad.

En el análisis de vibraciones llevado a cabo en el estudio de impacto ambiental se concluye que los niveles de vibraciones en ningún caso sobrepasan los niveles admisibles de la normativa del Ayuntamiento de Madrid y de la Comunidad de Madrid. En todo caso, a la vista del trazado definitivo del proyecto de construcción, se revisará el estudio de vibraciones y a la vista de sus resultados se considerará la viabilidad y conveniencia de introducir en el proyecto elementos que actúen sobre la fuente de las vibraciones, es decir en las características de la infraestructura y armamento de vía, tales como asiento de vía sobre hormigón en placa, traviesas dotadas de elastómeros, aparatos de vía de tipo soldado y renovación completa del armamento de vía existente. Se incorporarán, asimismo, los elementos que sean necesarios para impedir la transmisión de vibraciones al terreno aislando los posibles receptores de la fuente.

5.3 Zonas de préstamos, vertedero e instalaciones auxiliares. Vertederos.–La Alternativa Variante p.k. 7+000 propuesta, presenta un sobrante de tierras estimado en el estudio informativo en 1.758.668,5 m<sup>3</sup>. Este volumen procede de la excavación para el saneo del terreno y de los desmontes. En el estudio informativo se propone la restauración de zonas degradadas, 19 en total, algunas divididas en dos subzonas separadas. Además, por si fuese necesario, se recogen explotaciones mineras cuyos planes de restauración permiten la restauración con tierras inertes procedentes del ferrocarril y zonas degradadas cuyo relleno con tierras procedentes de la excavación ha sido autorizado por la Comunidad de Madrid.

De las zonas a restaurar, no se consideran adecuadas para el vertido de tierras las ZRA n.º 5 y 6, debido a su acceso complicado desde el trazado, su orografía accidentada y la existencia de hábitats naturales de interés comunitario –entre ellos la Vegetación gipsícola ibérica (código UE 1520), hábitat prioritario– correspondientes al código HIC 19230001 del Inventario Nacional de Hábitat. En realidad, la restauración propuesta se debe a que se han incluido como zonas de ocupación temporal con instalaciones de obra (como más adelante se menciona), cuyo uso se considera incompatible con los valores

ambientales de estas zonas. Por tanto, estas dos zonas no deben ser utilizadas para instalaciones de obra y tampoco para acoger tierras sobrantes de la excavación.

Otro destino para las tierras sobrantes, con ventajas ambientales y no previsto en el estudio informativo, sería la formación de caballones de tierra en la margen del ferrocarril colindante con zonas urbanizadas o donde esté prevista la urbanización. Presenta la ventaja de evitar el ruido del ferrocarril a la población y también aislarla visualmente del mismo. Además, si se lleva a cabo de forma adecuada –altura necesaria, pero no excesiva; taludes tendidos, especialmente del lado urbanizado; revegetación– puede ofrecer una óptima integración paisajística.

Por tanto, las tierras sobrantes de la excavación sólo podrán tener como destino definitivo las zonas descritas, que son las previstas en el estudio informativo y la formación de caballones de tierras con el objetivo y las características indicados. Cualquier otro lugar deberá ser objeto de evaluación ambiental de acuerdo con la normativa vigente.

Préstamos. según el estudio informativo, todos los préstamos necesarios (2.818.340,4 m<sup>3</sup>, más los necesarios para la capa de forma, balasto y subbalasto, otros 578.000 m<sup>3</sup>) han de provenir de canteras, que deberán estar autorizadas y con planes de restauración aprobados. Cualquier otra zona de préstamos requerirá una evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa de evaluación de impacto ambiental vigente: Real Decreto legislativo 1/2008, texto refundido de la Ley de evaluación de impacto ambiental de proyectos.

Zonas de instalaciones auxiliares.–En el estudio de impacto ambiental se proponen una serie de zonas de ocupación temporal, para instalaciones auxiliares de obra, acopios provisionales, etc. De las propuestas en el estudio, no se consideran adecuadas las ZOT n.º 5 y ZOT n.º 6, que coinciden con las zonas a restaurar de igual numeración, como se ha mencionado ya anteriormente. Se trata de zonas ambientalmente valiosas por su orografía y por albergar hábitats naturales de interés comunitario, cuyo acceso desde la traza es complicado. Asimismo, se considera inviable para este uso la ZOT n.º 10, que se encuentra situada en un espacio de la Red Natura 2000, el LIC LIC ES3110006 «Vegas, cuevas y páramos del sureste de Madrid». que coincide en gran medida, y en particular en esta zona, con el Parque Regional en torno a los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama y que engloba la ZEPA ES0000142 «Cortados y cantiles de los ríos Jarama y Manzanares».

Zonas de exclusión de préstamos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a obra.–Sin perjuicio de lo establecido en los párrafos anteriores de esta condición, en el proyecto de construcción se incluirá una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, caminos de obra e instalaciones auxiliares, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos y arroyos, espacios de la Red Natura 2000 y hábitats naturales de interés comunitario, proximidad a núcleos urbanos (300 m), zonas de interés arqueológico, zonas con vegetación arbórea y zonas de elevado valor ecológico y paisajístico, entre las que se incluirá la zona situada al oeste del trazado, entre éste y el río Manzanares, entre el cruce con la M-40 (p.k. 4+800) y el cruce con el río Manzanares (p.k. 9+100).

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

5.4 Protección de ríos y cursos de agua.–El trazado implica el desvío permanente de dos cursos de agua:

El Canal del Manzanares, aproximadamente entre los pp.kk. 6+100-6+800, referidos a la Alternativa Variante 7+000.

El arroyo Guatén, a la altura del p.k. 4+200 de la vía sentido Sevilla de la conexión a 160 km/h.

En ambos casos, el proyecto de construcción deberá definir con detalle las actuaciones necesarias en los cauces, así como las medidas tendentes a minimizar la afección y a restablecer las condiciones originales. Se buscarán formas irregulares, intentando adaptar

el cauce a la realidad física existente y se restituirá la granulometría original del lecho. Se evitarán las canalizaciones rígidas y lineales que no permitan la recuperación ecológica de los cauces. Caso de ser necesario el refuerzo de las orillas, se estudiará la posibilidad de hacerlo mediante entramados vegetales. Se revegetarán ambos márgenes con especies autóctonas propias de las zonas por las que discurren. Si se utilizan escolleras, se revegetarán íntegramente al objeto de optimizar su integración paisajística. Caso de ser necesaria la utilización de muros, éstos deberán ser muros verdes.

Durante las obras se adoptarán medidas encaminadas a evitar el arrastre de tierras de la zona de obras a los cauces del entorno, mediante barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

5.5. Bocas del túnel. Afección a la geomorfología y el paisaje.—Con objeto de disminuir el impacto paisajístico, las bocas del falso túnel de Perales se proyectarán de forma que se restablezca una morfología del terreno similar a la preexistente y que con el relleno de tierras se cubran al máximo los desmontes, tanto frontales como laterales. En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos. La estructura de hormigón del túnel quedará completamente cubierta con las tierras.

Lo anterior se tendrá en cuenta sin perjuicio de la necesaria integración con el falso túnel de la línea Madrid-Sevilla, lo que podrá llevar a actuaciones de restauración de éste.

5.6. Medidas de protección del patrimonio cultural.—En coordinación con la Consejería de Cultura y Turismo de la Comunidad de Madrid y la Consejería de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, según sus competencias territoriales, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción y formarán parte del mismo. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, paleontológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con las citadas Consejerías, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por arqueólogos de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

El trazado atraviesa dos de las áreas más ricas en yacimientos de la Comunidad de Madrid: entorno del río Manzanares y zona sur de la Comunidad de Madrid, a las que se prestará especial atención en la prospección a realizar.

En concreto, según el estudio de impacto ambiental hay varios elementos del patrimonio cultural catalogados directamente afectados por el proyecto:

Casa de la Cuarta Esclusa (p.k. 5+730 alternativa Variante p.k. 7+000), aunque parece que no debe verse afectada por la alternativa propuesta.

Fuente de la Pura (p.k. 19+000).

Molino de Palomero (p.k. 3+750, vía sentido Sevilla, conexión a 160 km/h).

Canal del Manzanares, incluido en el —catálogo de Monumentos Públicos y Elementos urbanos Singulares del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, catalogado con el nivel 1 de protección, que se vería afectado, siendo necesario su desvío y reposición, entre los pp.kk. 6+000 y 8+000 de la alternativa Variante p.k. 7+000.

Hay otros elementos —en el estudio de impacto ambiental se relacionan nueve yacimientos arqueológicos y paleontológicos— que pueden sufrir alguna afección, dado que se encuentran a menos de 100 m del trazado. En relación con ellos, se adoptarán las medidas adecuadas para evitar toda afección en la fase de obras.

5.7. Protección de la fauna.—Con objeto de minimizar la afección sobre las especies más valiosas que habitan en la zona, no se realizarán despejes, desbroces, voladuras, movimientos de tierra ni otras actividades generadoras de ruido durante el período comprendido entre marzo y mediados de junio en los tramos comprendidos entre los pp. kk. 5+400-9+800 y en los dos ramales completos de la conexión de la L.A.V. Madrid-Levante con la L.A.V. Madrid-Sevilla a 160 km/h, que se encuentra dentro de la IBA (Área Importante para las Aves) N/02 «Torrejón de Velasco-Secanos de Valdemoro». En estas mismas zonas se evitarán los trabajos nocturnos.

En el diseño de las medidas destinadas a la fauna: pasos, vallados, dispositivos de escape, adaptación de obras de drenaje, etc., se seguirán los criterios de la publicación del Ministerio de Medio Ambiente. 2006 «Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales. Documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte, n.º 1».

A pesar de no evaluarse los tendidos eléctricos en la presente declaración, aquellos de alta tensión que pudieran ser necesarios para abastecimiento de energía a la línea, desde los tendidos de alta o desde las subestaciones eléctricas existentes, así como los tendidos propios de la línea, deberán incorporar las medidas necesarias para reducir al mínimo la posibilidad de electrocución y colisión de las aves. Para ello, se aplicarán las prescripciones técnicas que figuran el Anejo del Real Decreto 263/2008 de 22 de febrero por el que se establecen medidas de carácter técnico en líneas eléctricas de alta tensión, con objeto de proteger la avifauna.

5.8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.—Durante de construcción de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del tejido urbano para vehículos y peatones mediante fase una cuidadosa planificación del calendario de los trabajos, horario de los mismos, sistemas constructivos, desvíos provisionales, reposición de servicios, etc. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente. Para todo ello se mantendrá una estrecha coordinación con los ayuntamientos afectados, en especial el de Madrid, por ser en el que se afectan más zonas de suelo urbano consolidado.

Dada la proximidad de algunas edificaciones -viviendas, industriales y de servicios- al trazado del ferrocarril, durante la construcción de la línea y en especial de algunas estructuras previstas en el proyecto, se pueden producir afecciones de importancia sobre las mismas y sus accesos. Con objeto de mantener las condiciones de habitabilidad de las viviendas y de funcionamiento de las instalaciones industriales y de servicios, y de sus accesos, se aislará con material rígido y fonoabsorbente la zona de trabajo y se garantizarán los accesos de personas y vehículos a los edificios.

5.9. Protección del Parque Lineal del Manzanares.—Con objeto de minimizar la afección al futuro Parque Lineal del Manzanares, el trazado se aproximará lo más posible al de la línea Madrid-Sevilla en el tramo de la Alternativa Variante p.k. 7+000 Modificada en que discurre en paralelo al río: pp.kk. 5+200-9+100. No se realizarán actividades de obra (camino de acceso, instalaciones, acopios, vertidos, ...) en la zona situada en este tramo, al oeste de la línea ferroviaria, entre ésta y el río Manzanares. En este tramo se prestará especial atención al jalonamiento de la zona de obras, que al oeste de la línea se limitará estrictamente a la zona de ocupación de la plataforma.

Además, para compensar la pérdida de superficie de zona verde destinada al Parque Lineal, se adoptarán las siguientes medidas correctoras y compensatorias:

Restauración de graveras abandonadas y zonas degradadas. En esta zona hay algunos restos de graveras y zonas deterioradas que se podrían restaurar. En la actuación, que deberá concretarse y definirse en el proyecto de construcción, la restauración deberá planificarse para satisfacer los requerimientos de hábitat de las especies presentes en el soto y riberas del río Manzanares.

Pantalla arbórea entre el ferrocarril y el futuro parque lineal. Además de las medidas de protección acústica que en su momento sean necesarias, a las que se ha hecho referencia en el apartado 5.2, se creará una pantalla arbórea en el borde oeste de la

plataforma de la línea con objeto de aislarlo visualmente de las zonas colindantes del parque. Se utilizarán especies autóctonas y la altura de los árboles y la densidad de plantación serán las adecuadas para el objetivo perseguido.

Restauración de la vegetación autóctona en la zona afectada por el ferrocarril. Las obras de la línea ferroviaria afectan a una zona con vegetación de ribera, en parte asociada al Canal del Manzanares, aunque no sólo a este.

Se procederá a una restauración de la vegetación de ribera autóctona en el sector afectado, comprendido entre el río Manzanares y la línea ferroviaria. Esta restauración se realizará con especies propias de la comunidad de ribera presente en la zona y manteniendo la continuidad con la vegetación natural del entorno y la funcionalidad de este espacio como corredor ecológico para la fauna.

Como medida compensatoria, se procederá a una restauración de hábitats de ribera en zonas no directamente afectadas por la línea pero en las que la vegetación asociada al río se encuentra deteriorada. Se repondrán al menos tres ejemplares arbóreos por cada uno afectado por las obras.

Rescate y traslado a hábitats adecuados de animales con poca capacidad de desplazamiento, previo a las obras y al desvío del Canal de Manzanares. Las obras pueden comportar mortalidad de animales ligados al medio acuático. Se procederá a realizar una revisión del tramo del canal afectado, previamente al desvío definitivo del curso de agua, para retirar puestas o larvas de anfibios, u otras especies de fauna que se localicen en esta zona, y trasladarlas hacia otros sectores adecuados del mismo cauce.

Protección de nidos e instalación de nidales. En la zona colindante con el Parque Lineal, esta medida incluirá las siguientes tareas:

Protección de nidos: Prospección de la zona, censo de parejas, localización de nidos. Instalación de nidales.

El promotor de las obras presentará, formando parte del proyecto de construcción y previamente a la aprobación de éste, una propuesta de estas medidas correctoras y compensatorias, u otras que considere adecuadas. Está propuesta se remitirá al órgano ambiental para su validación, y deberá estar coordinada con el Ayuntamiento de Madrid, administración competente en el desarrollo del Parque Lineal del Manzanares que desarrollará el parque lineal, y con la Confederación Hidrográfica del Tajo, en el ámbito de sus competencias.

#### 6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental*

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de la presente declaración, de forma diferenciada para las fases de construcción y de explotación.

Antes de la aprobación del proyecto de construcción, el promotor remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, órgano ambiental del proyecto, un documento de integración ambiental en el que se recojan todos los aspectos ambientales del proyecto y en particular los que figuran en las condiciones de esta declaración.

Dentro de este documento, y como parte del proyecto de construcción, se incluirá el proyecto de las medidas correctoras y compensatorias de la afección al Parque Lineal del Manzanares, a las que se ha hecho referencia en el apartado anterior.

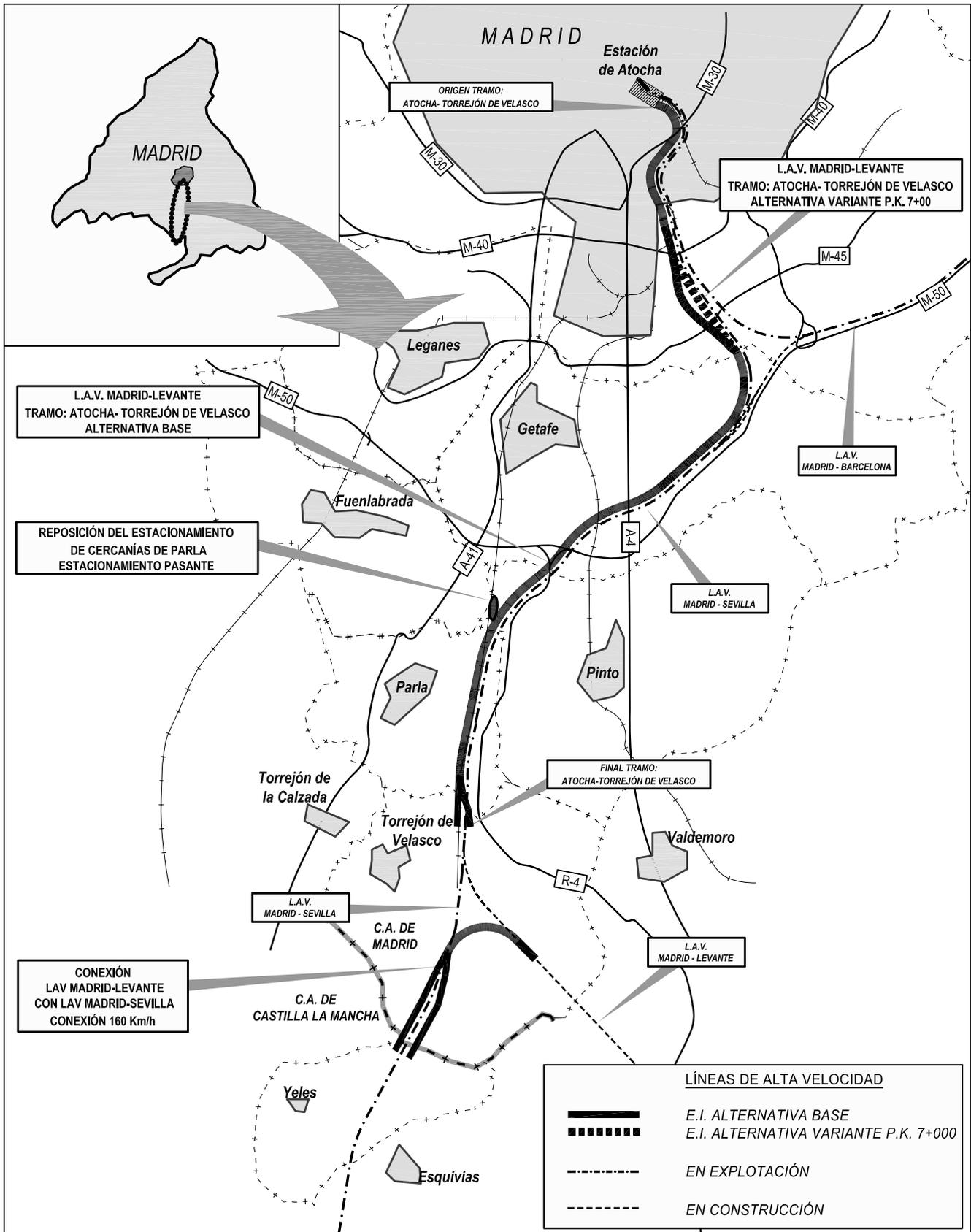
En general, se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Se designará un Director Ambiental de las obras, que sin perjuicio de las competencias del Director Facultativo de las obras, será el responsable del seguimiento y vigilancia ambiental, lo que incluirá, además del cumplimiento de las medidas propuestas, la presentación de un registro del seguimiento de las mismas y de las incidencias que pudieran producirse, ante los organismos competentes, así como recoger las medidas a adoptar no contempladas en el estudio de impacto ambiental.

Además, el promotor deberá incluir en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado que se instalen sobre el terreno, la referencia del BOE en el que se ha publicado esta declaración de impacto ambiental.

Conclusión.—En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Implantación de una doble vía entre la estación de Atocha y Torrejón de Velasco para la línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, concluyendo que no producirá impactos adversos significativos siempre y cuando se realice la alternativa variante p.k. 7+000 Modificada propuesta por el promotor tras el proceso de información pública y se apliquen las condiciones señaladas en la presente propuesta, que se deducen de la evaluación practicada.

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, 17 de diciembre de 2008.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.



cve: BOE-A-2009-620