

III. OTRAS DISPOSICIONES**MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL
Y MARINO**

13031 *Resolución de 6 de julio de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental 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, conexión entre la línea de alta velocidad Madrid-Levante y la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado Grupo 6.b del anexo I del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, 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, procediendo formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Según la Orden ARM/939/2011, de 13 de abril, sobre delegación de competencias en el ámbito del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular, por delegación de la Ministra, las resoluciones de evaluación ambiental de competencia estatal reguladas en el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por el Real Decreto legislativo 1/2008, de 11 de enero.

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

1. Información del proyecto.

a) Promotor y órgano sustantivo: la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento es el promotor y órgano sustantivo del proyecto.

b) Objeto y justificación: El objeto del proyecto es establecer una conexión entre la LAV Madrid-Levante y la LAV Madrid-Barcelona, de forma que los trenes que circulen por ellas puedan acceder indistintamente tanto a la actual estación de alta velocidad de Puerta de Atocha como a la futura estación soterrada y al túnel Atocha-Chamartín, potenciando las posibilidades comerciales y funcionales con el norte peninsular. Asegurar la plena interoperabilidad entre las citadas líneas de alta velocidad.

c) Localización: La actuación se ubica en el municipio de Madrid, en su zona sur, en la Comunidad de Madrid.

d) Descripción sintética. La conexión proyectada permite que todos los trenes que circulan por la LAV Madrid-Barcelona puedan acceder a la nueva estación pasante de Atocha y al túnel Atocha-Chamartín.

El trazado se inicia a la altura del P.K. 7+000 por medio de dos plataformas de vía única independientes; por un lado la plataforma de la vía sentido Barcelona (1.877 metros) y por otro la plataforma de la vía sentido Madrid (1.656 m), más adelante confluyen para formar una única plataforma de vía doble durante 1.863 metros.

Antes de conectar con la LAV Madrid-Barcelona a la altura del P.K. 13+000 la plataforma de vía doble se vuelve a convertir en dos plataformas de vía única independientes, la plataforma de la vía sentido Barcelona (1.121 m) y la plataforma de la vía sentido Madrid (1.420 m).

La velocidad máxima es de 160 km/h con radio mínimo en planta de 1.260 metros y pendiente máxima de 25 milésimas.

Las estructuras son las siguientes: 1 viaducto de 662 m sobre la LAV Madrid-Barcelona, 4 pérgolas: 1 sobre LAV Madrid-Levante (90 m), 2 sobre la LAV Madrid-Sevilla (167 y 70 m) y 1 sobre la LAV Madrid-Barcelona (150 m); 2 pasos superiores para los viales de acceso a la M-50 y 2 pasos inferiores para caminos.

e) Alternativas. En la Fase A (1:5.000), en el estudio de impacto ambiental previo se plantearon dos posibles alternativas:

La alternativa norte discurría al norte del nudo de enlace de la M-45 y la M-50, al margen de los espacios naturales pero muy próxima al Plan parcial UZP 3.01. Desarrollo del este de Valdecarros y sobre el Parque Lineal del Manzanares Sur.

La alternativa centro discurría por el centro del nudo de enlace de la M-45 y la M-50 pero discurría parcialmente sobre un hábitat prioritario, además de generar más afección por los cruces con los ramales de la M-50.

En la fase A se seleccionó la alternativa norte como solución óptima y es la que se analiza en el estudio de impacto ambiental.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

Fauna: En la zona cabe destacar la presencia de cernícalo primilla, considerado en peligro de extinción, por el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de la Comunidad de Madrid, y vulnerable por el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas. La mayor población mundial de esta especie se encuentra en el entorno de Perales del Río, zona próxima al ámbito de estudio.

Además, en la zona se encuentran las especies clasificadas como vulnerables, como son el águila perdicera, la cigüeña y el milano real.

Espacios protegidos y hábitats faunísticos de interés: La alternativa seleccionada no atraviesa ningún espacio protegido, pero en sus proximidades se encuentran los siguientes:

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

ZEPA ES0000142 Cortados y cantiles de los ríos Jarama y Manzanares.

Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama (Parque del Sureste).

Hábitat natural de interés comunitario 1520* Vegetación gipsícola ibérica (Gypsophiletalia), incluido en el anexo 1 de la Directiva 97/62/CEE como prioritario (la Alternativa Norte no cruza este hábitat que sí era atravesado por la alternativa centro).

IBA N.º 73 Cortados y graveras del Jarama.

Área de interés geológico ribera del Manzanares, se encuentra localizado al sur del corredor y dentro del distrito de Villa de Vallecas de Madrid.

El terreno en el que se realiza el proyecto es de alta permeabilidad y el subsuelo tiene el nivel freático muy próximo a la superficie, siendo por tanto más vulnerable a la contaminación durante la ejecución del proyecto.

BIC zona arqueológica, Terrazas del Manzanares: en esta zona destaca la presencia del canal del Manzanares; este canal ya fue afectado y repuesto en el estudio informativo del 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. Fase 1:1.000, que está en fase de ejecución actualmente.

También se ve afectado el yacimiento Casas del Cerro Perales CM/0079/265 que va a ser atravesado por el trazado propuesto. Este yacimiento de 75.269 m² abarca desde el neolítico hasta la edad contemporánea.

Vías pecuarias: Se llevará a cabo la reposición de la vía pecuaria Colada de la Torrecilla entre los PPKK 4+400 y 4+750, permitiendo la conexión con el camino de Salmedina.

Parque Lineal del Manzanares Sur: El trazado ocupa suelos calificados como zona verde y se afecta parcialmente a este Parque.

3. Resumen del proceso de evaluación.

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

a) Entrada documentación inicial. La documentación ambiental se recibió el 4 de mayo de 2006, la memoria resumen del estudio informativo del 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. Posteriormente, en febrero de 2007 se desarrolló la primera de las 2 fases de este estudio en el que se realizó una primera caracterización de alternativas a escala 1:5.000 para luego desarrollar la segunda fase (fase B a escala 1:1.000), que se ha dividido en dos estudios informativos:

En 2009 se publicó la declaración de impacto ambiental del primero de ellos: estudio informativo del 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. Fase B 1:1.000.

El segundo de los estudios informativos se ha recibido el 29 de diciembre de 2010, el estudio informativo del 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. Conexión entre la LAV Madrid-Levante y la LAV Madrid-Barcelona. Fase B 1:1.000 que desarrolla la solución elegida en la fase A, realizando los ajustes necesarios para adaptarse a la alternativa elegida en el otro estudio variante P.K. 7+000 modificada.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. En junio de 2006 se realizaron las consultas a diferentes organismos e instituciones, cuya relación se adjunta, así como una síntesis de las respuestas recibidas y que tienen relación con este proyecto:

Organismos Consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente Delegación del Gobierno en Madrid	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha Subdelegación del Gobierno en Toledo	
Confederación Hidrográfica del Tajo de la Comisaría de Aguas del Ministerio de Medio Ambiente	X
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid.	X
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid	
Dirección General de Patrimonio Histórico de la Viceconsejería de Cultura y Deporte de la Comunidad de Madrid.	
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	
Dirección General de Patrimonio y Museos de la Consejería de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Diputación Provincial de Toledo. ADENA (Madrid) SEO (Madrid) Ecologistas en Acción (Madrid) Ayuntamiento de Madrid (Madrid) Ayuntamiento de Parla (Madrid) Ayuntamiento de Getafe (Madrid) Ayuntamiento de Pinto (Madrid) Ayuntamiento de Fuenlabrada (Madrid) Ayuntamiento de Torrejón de Velasco (Madrid) Ayuntamiento de Illescas (Toledo) Ayuntamiento de Yeles (Toledo)	
	X
	X

A continuación se relacionan aquellas contestaciones que afectan al proyecto que nos ocupa:

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, 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.

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 al LIC denominado Vegas, cuestas y Páramos del Sureste, aprobado por la CEE en las proximidades de Perales del Río, aunque sin afectar directamente a dichos territorios.

c) 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 del primer estudio 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 vegetación.
- Gestión de residuos.
- Estudio de 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.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. El estudio informativo y el estudio de impacto ambiental se someten conjuntamente a información pública y audiencia; se publica para ello una nota-anuncio en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid (nº 174) de fecha 22 de julio de 2010, y en el Boletín Oficial del Estado (nº 178) de fecha 23 de julio de 2010. Durante el período de información pública queda expuesta una copia del Estudio Informativo en las dependencias de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento.

a) Información pública. Resultado. Durante el período de información pública se han recibido en el Ministerio de Fomento 2 alegaciones. Su contenido ambiental es, el siguiente:

Asociación el Colectivo Espartal-Ecologistas en Acción de Valdemoro. Destacan la afección a la IBA N/02 Torrejón de Velasco-Secanos de Valdemoro y la afección a las poblaciones de aves más afectadas, destacando especialmente la avutarda. También proponen medidas compensatorias y correctoras.

Asociación Local para la conservación de la Fauna y la Flora Autóctona de Torrejón de Velasco (ALFFA). Se repite la alegación anterior: destacan la afección a la IBA N/02 Torrejón de Velasco-Secanos de Valdemoro y la afección a las poblaciones de aves más afectadas, destacando especialmente la avutarda. También proponen medidas compensatorias y correctoras.

b) Consultas a administraciones ambientales afectadas. Resultado. Durante el período de Audiencia se recibieron 10 alegaciones, cuyo contenido ambiental es, en síntesis, el siguiente:

Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio indica que la alternativa Norte es la más favorable ambientalmente de las dos; no se van a afectar ni a LICs ni a ZEPAs, ni al Parque Regional del Sureste, pero sí se podría afectar al patrimonio arqueológico y antropológico.

Área de Gobierno de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Madrid informa de los servicios afectados y de las reposiciones que se han de llevar a cabo en cuanto a colectores.

Dirección General de Patrimonio Verde del Área de Gobierno de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Madrid informa de la disconformidad con el planeamiento urbanístico al ocupar Zona Verde Singular en el Parque Lineal del Manzanares y también se afecta al Real Canal del Manzanares.

Dirección General de Calidad, Control y Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid indica algunos estudios y medidas que se deberían incorporar, tales como un plan de restauración ambiental y la necesidad de medidas correctoras adicionales para la calidad acústica. Se han de tener en cuenta las afecciones al Área de Interés Geológico: ribera del Manzanares, espacio natural protegido por el PGOU de Madrid; también se han de tener en cuenta las zonas de protección arqueológica y paleontológica Terrazas del Manzanares.

Dirección General de Planeamiento Urbanístico del Ayuntamiento de Madrid destaca que el estudio informativo es disconforme con el planeamiento urbanístico en lo relativo a la ocupación de suelos calificados como dotacional zona verde por los planeamientos urbanísticos MPG 00.306: Parque Lineal del Manzanares Sur y PP.18.203: UZP 3.01 Desarrollo del Este Valdecarros.

Confederación Hidrográfica del Tajo hace varias indicaciones relativas a las afecciones de la infraestructura sobre el drenaje de las aguas, la conservación del dominio público hidráulico, las captaciones de agua y los vertidos.

Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid de la Dirección General de Carreteras da una serie de condiciones a tener en cuenta en cuanto a la afección a las carreteras M-31 y M-50.

Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), se ha de ajustar el estudio informativo para conectarlo con otras infraestructuras ferroviarias y de forma que no se produzca ninguna afección a la subestación eléctrica de Villaverde del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid informa de que los impactos más importantes son los relacionados con el movimiento de tierras; se va a afectar de manera significativa al patrimonio histórico y cultural. Es más adecuada la alternativa Norte para evitar la afección al hábitat prioritario 1520 Vegetación gipsícola ibérica (*Gypsophiletalia*). Se ha de garantizar la protección de los recursos hídricos y de los suelos y prestar especial atención a la Gestión de Residuos.

Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid destaca las afecciones al urbanismo ya nombradas en otras alegaciones y se indica que en caso de que la infraestructura prevista afecte a la calificación del suelo sobre el que discurre el trazado se debe modificar el instrumento urbanístico correspondiente en coordinación con el Ayuntamiento de Madrid.

Con posterioridad al envío del expediente de información pública y audiencia se han recibidos dos alegaciones más:

Dirección General de Carreteras de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid informa que el trazado del proyecto interfiere con la autovía M-45 y con las conexiones de la M-45 y de la M-50.

Confederación Hidrográfica del Tajo, las aguas procedentes de los arroyos C1 y C2 deben incorporarse al río Manzanares y no al Canal del Manzanares. Indican que el Canal del Manzanares debe ser íntegramente respetado y se debe permitir la navegación. También indica que se ha de respetar la continuidad del arroyo del Monte Viejo que es interceptado por la traza.

La Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias ha considerado el contenido de las alegaciones, presentando un informe que las responde y resuelve una a una, indicando en muchos casos que se incorporarán al Proyecto constructivo.

c) Modificaciones introducidas por el promotor en proyecto y estudio tras su consideración. En las conclusiones del informe de alegaciones el promotor y órgano sustantivo de este proyecto indica que no considera conveniente la realización de ninguna modificación sobre la alternativa propuesta.

El expediente se recibió el 29 de diciembre de 2010 y posteriormente con fecha 2 de junio de 2011 se han recibido dos nuevas alegaciones y la información complementaria solicitada en marzo de 2011.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto. Información complementaria solicitada por el órgano ambiental. Con fecha de salida 1 de marzo de 2011 el Órgano Ambiental solicitó al Órgano Sustantivo la siguiente información: DNI de los autores del proyecto, el Estudio de Impacto Ambiental Previo a escala 1:5.000 en el que se seleccionan las alternativas, el cronograma de obras para la protección de la fauna, el informe preceptivo del Instituto Geológico y Minero de España en relación al Área de Interés Geológico ribera del Manzanares y una evaluación adecuada de las afecciones sobre el planeamiento urbanístico. Esta información se recibió el 2 de junio de 2011.

4. Integración de la evaluación.

El estudio de impacto ambiental contempla los aspectos genéricos recogidos en la Ley. No efectúa un análisis de afecciones por cada alternativa y directamente considera y analiza la alternativa norte dado que en la fase previa de estudio, fase A (1:5.000), se analizaron y compararon dos alternativas y se seleccionó la alternativa norte. Se llegó a la conclusión de que desde el punto de vista ambiental, la alternativa idónea es la alternativa norte, que alteraba en menor medida el medio urbano y rural atravesado por la infraestructura.

Las alegaciones recibidas también proponen la alternativa norte como la más adecuada ambientalmente dado que no afecta al hábitat de interés comunitario 1520 Vegetación gipsícola ibérica (*Gypsophiletalia*) que sí se ve afectado por la alternativa centro.

a) Análisis ambiental para selección de alternativas. En el estudio de impacto ambiental el promotor trabaja sobre la alternativa norte que ya fue elegida en la fase previa y en esta fase se consideró que si bien ambas alternativas eran viables ambientalmente, la centro tenía mayor impacto debido a su afección directa al hábitat natural de interés comunitario 1520 Vegetación gipsícola ibérica (*Gypsophiletalia*) que se sitúa entre los PPKK 1+800 y el 2+800. Además la alternativa Centro se sitúa más cercana al LIC ES3110006 Vegas, cuevas y páramos del sureste de Madrid y a la ZEPA ES0000142 Cortados y cantiles de los ríos Jarama y Manzanares que se sitúan más al sur, donde también se encuentra una colonia de cernícalo primilla.

b) Impactos significativos de la alternativa elegida. No se considera como significativo ninguno de los impactos de la alternativa del estudio de impacto ambiental, la alternativa norte. Aún así se describen más adelante algunos de los principales impactos: sobre el planeamiento urbano tanto por la ocupación de suelo como por el impacto acústico sobre la zona residencial Desarrollo del Este-Valdecarros; sobre el cernícalo primilla, considerado en peligro de extinción (la mayor población mundial se sitúa en Perales del Río, zona próxima al proyecto); sobre el BIC zona arqueológica Terrazas del Manzanares; sobre el área de interés geológico ribera del Manzanares, según las alegaciones de la información pública.

En cuanto al patrimonio histórico cultural, el trazado atraviesa el yacimiento Casas del Cerro Perales CM/0079/265.

Algunas de las medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental son: la realización de un estudio acústico específico y el uso de pantallas acústicas tanto en fase de obras como en fase de explotación; y se limitarán los trabajos que puedan afectar a la fauna entre marzo y junio en las zonas más sensibles; se ejecutarán y adaptarán los elementos necesarios para garantizar la permeabilidad de la fauna según las Prescripciones publicadas por el Ministerio de Medio Ambiente; se repondrá la vía pecuaria Colada de la Torrecilla; también se llevará a cabo una prospección arqueológica y se desarrollará un plan de actuación. Respecto a la afección sobre la geología se seguirán las indicaciones propuestas por el IGME respecto al área de interés geológico ribera del Manzanares.

5. Condiciones al proyecto: medidas preventivas, correctoras y compensatorias.

La alternativa norte propuesta por el promotor se desarrollará en el proyecto de construcción teniendo en cuenta las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental y los siguientes criterios, siempre que sean técnicamente viables:

5.1 Protección atmosférica. Se adoptarán las medidas adecuadas (riegos periódicos, forma de transporte en obra, ubicación de las instalaciones auxiliares alejadas de zonas sensibles, etc.) para evitar las molestias que el polvo generado durante la ejecución de las obras pueda producir sobre la población, los vehículos que circulan por la zona y la fauna.

5.2 Protección contra el ruido y las vibraciones. El estudio de impacto ambiental desarrolla un modelo acústico con una valoración de los impactos, del que se deduce que no son necesarias medidas de protección (barreras acústicas) para aislar el ferrocarril de la zona urbanizable (Plan parcial: UZP Desarrollo del Este-Valdecarros). 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 R.D. 1513/2005 en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y el R.D. 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. En él se considerará la influencia conjunta de las principales infraestructuras de la zona (ferrocarril, carreteras, caminos, etc.), determinándose los niveles de ruido existentes actualmente y la variación en los mismos que producirá el ferrocarril proyectado.

El estudio acústico determinará si es necesario 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 no se prevé la necesidad de pantallas en ningún punto del trazado.

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 (Plan parcial: UZP Desarrollo del Este-Valdecarros) para evitar el impacto acústico y aislar visualmente las futuras edificaciones del ferrocarril.

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.

El estudio de impacto ambiental propone el uso de pantallas acústicas móviles durante la fase de obras. Estas pantallas u otras de tipo natural se instalarán tanto en el perímetro de la obra como en las zonas de instalaciones auxiliares y especialmente cuando se trabaje con martillos, pulidoras, sierras, etc.

Durante la construcción también se tendrá en cuenta la ubicación de las instalaciones auxiliares y el acceso a las obras para minimizar las molestias por ruido a la población, planificación y limitación horario de las actividades en las que se emplee maquinaria ruidosa.

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) y del Ayuntamiento de Madrid (Ordenanza de Protección de la Atmósfera contra la Contaminación por Formas de Energía).

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 Infraestructuras Ferroviarias enviará una copia del citado estudio al Ayuntamiento de Madrid para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éste de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dicho organismo. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbano en la actualidad.

En el estudio de impacto ambiental no se analizan las vibraciones. En el proyecto de construcción, a la vista del trazado definitivo, se realizará un 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 préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares. Vertederos: Se va a generar un excedente de tierras estimado en el estudio informativo en 192.968,80 m³ a los que se han de añadir los residuos generados en la demolición de restos de edificaciones industriales próximas al trazado.

Parte de estas tierras serán destinadas a las dos zonas de restauración ambiental señaladas en el estudio de impacto ambiental; en la primera de ellas, ZRA.1, se pueden almacenar 47.628 m³ y se encuentra ubicada entre los ramales de conexión de la Autopista M-31 con la M-50 y la LAV Madrid-Barcelona; en la segunda zona de restauración ambiental propuesta, ZRA.2, se pueden almacenar 425.740 m³ y se encuentra también al norte del trazado, entre los PPKK 3+700 y 3+800 (vía sentido Madrid). Además, en el estudio de impacto ambiental se proponen antiguas explotaciones mineras que se pueden restaurar con tierras limpias procedentes de excavación. Los vertidos de tierras limpias se limitarán a estas zonas, con la correspondiente restauración ambiental posterior al vertido. Otras áreas de vertido de tierras sobrantes de la excavación en antiguas explotaciones mineras o áreas degradadas deberán ser autorizadas por la Dirección General de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.

Préstamos La necesidad de tierras para la obra excede los 900.000 m³ de suelos aptos, que deberán proceder 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 vigente: Real Decreto legislativo 1/2008, texto refundido de la Ley de evaluación de impacto ambiental de proyectos.

En cuanto al suministro de balasto, van a ser necesarios 21.578,2 m³ de este material y procederá de canteras de balasto homologadas por el ADIF, siendo las más cercanas El Aljibe, La Curva y Marina.

Zonas de instalaciones auxiliares. En el estudio de impacto ambiental se definen tres zonas de ocupación temporal (Z.O.T.) para las instalaciones auxiliares de obra, acopios provisionales, etc situadas junto al trazado de la conexión ferroviaria y comunicadas a la red viaria de la zona, que se consideran ambientalmente adecuadas.

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.

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. Además de las medidas de carácter general indicadas por la Confederación Hidrográfica del Tajo, se adoptarán las medidas necesarias para no afectar a los niveles freáticos ni a la zona de recarga de acuíferos. En las áreas de instalaciones auxiliares propuestas (a las que se ha hecho referencia en el apartado 5.3 anterior) se impermeabilizará la superficie en la cual, por el tipo de actividades que se desarrollen o de materiales que se puedan acopiar, pudieran producirse filtraciones al terreno; se construirá una cuneta perimetral de drenaje de recogida de escorrentías; este drenaje se conectará a su vez a una balsa de sedimentación provisional para interceptar aguas potencialmente contaminadas.

Al finalizar los trabajos se debe realizar la restauración paisajística de los cauces afectados con la realización de plantaciones autóctonas.

Las aguas procedentes de los arroyos de las cuencas C1 y C2, deberán ser conducidas a través de obras de drenaje que salven la infraestructura y que permitan su

incorporación al río Manzanares y no al Canal, como estaba previsto en el estudio de impacto ambiental.

El proyecto constructivo incluirá un estudio hidrológico-hidráulico detallado según indicaciones de la Confederación Hidrográfica del Tajo.

El único curso de agua que podría verse afectado por el trazado es el Canal del Manzanares, dado que implica su desvío permanente en la primera parte del trazado, hasta el p.k. 1+000. Sin embargo, con el proyecto de implantación de la doble vía cuya evaluación ambiental ya se ha realizado (Resolución de 17 de diciembre de 2008 por la que se formula la DIA; BOE de 13 de enero de 2009), el Canal ha sido reencauzado fuera de la línea, también de los ramales de la conexión, de forma que no supone ninguna afección directa.

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 Protección patrimonio geológico. El trazado coincide parcialmente con el área de protección geológica ribera del Manzanares y el IGME en su informe propone las siguientes medidas:

Tanto en la fase de construcción como en los terraplenes finales se ocupará la menor superficie posible para minimizar los impactos. Si bien esto es aplicable a toda la obra se ha de ser más estricto en la zona sensible de cantiles yesíferos entre el pk 0+800 y 1+100 de la vía sentido Madrid.

Todos los taludes artificiales y los terraplenes del tramo 0+000 a 1+100 de la vía sentido Madrid y 0+000 a 1+350 de la vía sentido Barcelona imitarán la morfología natural de los cantiles yesíferos y además se cubrirán con vegetación autóctona de forma que se integren en el entorno.

5.6 Medidas de protección del patrimonio cultural. El trazado discurre por una de las áreas más ricas en yacimientos de la Comunidad de Madrid, el entorno del río Manzanares.

El trazado atraviesa en su parte norte una zona catalogada como bien de interés cultural (BIC) zona arqueológica Terrazas del Manzanares.

El estudio de impacto ambiental detecta una serie de yacimientos que podrían verse afectados por el proyecto y a los que se prestará especial atención: Casas del Cerro Perales: su zona delimitada como yacimiento arqueológico estaría atravesada por el proyecto.

Hay otros yacimientos, no afectados directamente pero cuyos límites quedarían lindando con el proyecto:

- Cerro de la Gavia.
- Cerro de la Gavia II/ La Magdalena.
- Charco del Sombrero.

Otro grupo de yacimientos se sitúan próximos al trazado, a distancias de entre 100 y 250 m:

- Camino de Perales.
- Casas del Canal.
- Frente a Casas del Canal.
- Los Cerros.
- El Charco.

Hay muchos otros yacimientos situados en el ámbito del proyecto, pero ya a una distancia superior a los 250 m.

En relación con los elementos no afectados directamente por el trazado, se adoptarán las medidas adecuadas para evitar toda afección en la fase de obras.

En coordinación con la Consejería de Cultura y Deportes de la Comunidad de Madrid, 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.

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. Asimismo, 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.

Antes del comienzo de las obras se realizará un estudio de la ornitofauna local por un especialista en ornitología con experiencia en aplicación de métodos de censo.

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 Afección a la vegetación y a los hábitats naturales. La zona de estudio se caracteriza por la presencia de vegetación gipsícola de gran interés por su especificidad y endemidad. Aunque según el estudio de impacto ambiental no se ve afectado por el proyecto este hábitat natural de interés comunitario, se adoptarán las medidas para evitar su afección en la fase de obras. En todo caso, los ejemplares que se viesen afectados por las obras deberán ser transplantados.

Se llevará a cabo la restauración de áreas degradadas ambientalmente, de los taludes, y de aquellas zonas de ribera que se vean afectadas por las obras.

Se protegerán los ejemplares arbóreos localizados fuera de la franja de explanación de la plataforma de la línea y caminos repuestos. Para su protección se emplearán tabloneros de madera rodeando el tronco o el perímetro total que abarque la proyección sobre el suelo del sistema foliar en función de la necesidad de protección.

5.9 Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes. Se repondrán todos los caminos, y los servicios afectados en coordinación con las entidades responsables de su gestión.

Entre ellos, hay que destacar la reposición de los siguientes colectores de saneamiento: colector by-pass y colector sur de la red de alcantarillado del municipio de Madrid. Estos colectores se han de situar fuera de la zona de protección de infraestructuras ferroviarias (70 metros desde la arista exterior de la explanación) para permitir las actuaciones de conservación y mantenimiento.

También se repondrá la vía pecuaria Colada de la Torrecilla situada entre los PP.KK. 4+400 y 4+750, permitiendo la conexión con el camino de Salmedina.

5.10 Protección del Parque Lineal del Manzanares. Para compensar la pérdida de superficie de zona verde destinada al Parque Lineal, se adoptarán las siguientes medidas correctoras y compensatorias:

Pantalla arbórea entre el ferrocarril y el futuro parque lineal. Se creará una pantalla arbórea entre la plataforma de la línea y el parque 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 de ribera autóctona en el sector afectado, con especies propias de la comunidad de la 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 Conexión pero en el que la vegetación se encuentra degradada. Se repondrán como mínimo tres ejemplares por cada uno afectado por las obras.

Protección de nidos e instalación de nidales. En la zona colindante con el Parque Lineal, para ello se realizará la prospección de la zona, censo de parejas, localización de nidos e instalación de nidales.

El promotor de las obras presentará como parte del proyecto de construcción y previamente a su aprobación, una propuesta de estas medidas correctoras y compensatorias, u otras adecuadas. Esta propuesta se remitirá al órgano ambiental para su validación, y deberá estar coordinada con el Ayuntamiento de Madrid que es el competente en cuanto al desarrollo del Parque Lineal del Manzanares y también 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 de 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, y también al área geológica de interés.

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.

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 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-Comunitat Valenciana-Región de Murcia, conexión entre LAV Madrid-Levante y la LAV Madrid-Barcelona, concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa Norte y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

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

Madrid, 6 de julio de 2011.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

