

## III. OTRAS DISPOSICIONES

### MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

**5576** *Resolución de 3 de mayo de 2017, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo Remodelación del sistema de transporte ferroviario de mercancías en el entorno de la ciudad de Madrid, remodelación de la terminal de Vicálvaro y accesos viarios, y cuadruplicación de la vía de contorno.*

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado 7.c) del anexo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (la «Ley de Evaluación de Impacto Ambiental»), por lo que habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en la sección 1.<sup>a</sup> del capítulo II de la citada Ley, por decisión del Director General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural de fecha 4 de noviembre de 2011, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

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

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

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Subdirección General de Planificación Ferroviaria de la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento.

El actual sistema de transporte de mercancías en el entorno de Madrid resulta obsoleto e ineficaz, tanto por el sistema de terminales existentes, como por las líneas de acceso a las mismas. A día de hoy existen varias terminales operativas (Abroñigal, Santa Catalina, Villaverde Bajo, El Salobral, Vicálvaro mercancías y Puerto Seco de Madrid) lo que implica que los tráficos estén dispersos. Parte de esas terminales presentan problemas de capacidad (actual y futura), accesibilidad ferroviaria y viaria, inserción en el entorno urbano, etcétera. El tráfico de contenedores se concentra en Abroñigal, estación con serias limitaciones que encarecen su transporte.

Por otro lado, la actual estación de Vicálvaro tiene una función clave en los tráficos y logística de mercancías, no sólo en el área metropolitana de Madrid, sino a nivel nacional, al funcionar como nodo principal de distribución de tráficos. No obstante el diseño de sus instalaciones no resulta funcional para dar respuesta a esta demanda.

En cuanto a la accesibilidad ferroviaria, el sistema de mercancías de Madrid comparte en numerosos puntos de la red las infraestructuras ferroviarias con otro tipo de servicios como los de Larga y Media Distancia, o las Cercanías. Especialmente resulta importante la coincidencia con los servicios de Cercanías debido a la alta frecuencia de los mismos. Se considera necesario independizar por completo los tráficos de mercancías del resto, para lo que se están redactando los estudios informativos para los distintos tramos de cuadruplicación de la actual vía de contorno.

En relación con la problemática descrita, el Estudio Informativo plantea dos actuaciones diferenciadas:

Remodelación integral de la Terminal de Vicálvaro, orientándose hacia una actividad intermodal, incluyendo la modificación de los accesos viarios.

Culminación de la cuadruplicación de la actual Vía de Contorno entre O'Donnell y el acceso ferroviario al aeropuerto de Barajas.

La Terminal de Vicálvaro está situada en el límite entre los términos municipales de Madrid y Coslada, colindando al sur con el distrito de Vicálvaro y al este con el núcleo urbano de Coslada.

El tramo de la Vía de Contorno sobre el que se prevé actuar discurre entre las proximidades de la antigua estación de O'Donnell en su extremo sur, y la estación de Hortaleza en el extremo norte, siempre dentro del término municipal de Madrid.

A continuación se describen las actuaciones previstas:

Terminal de Vicálvaro: Contará con tres haces de vías situados en serie. En la zona central se situará la Zona Logística, dividida en dos Instalaciones (este y oeste). En los dos extremos se situará la Instalación Técnica, dividida en dos haces de 18 vías cada uno de ellos. El haz sur permite entradas y salidas desde todas las direcciones posibles, mientras que el haz norte queda orientado sólo para trenes del sur y de Fuencarral.

Las vías generales se sitúan entre los haces de vía y las instalaciones existentes que se han de mantener, liberando el otro lado para facilitar el acceso de vehículos por carretera.

En paralelo a las vías generales y por su lado este se ha previsto una vía madre desde la que se da acceso a todas las instalaciones existentes a mantener (talleres, Cepsa, Mantenimiento de Infraestructura y Puerto Seco de Coslada). Esta vía madre, además, dará acceso a la playa de carga y descarga general que se repondrá por este mismo lateral, entre la Instalación Logística y la Instalación técnica norte, y entre el acceso al Puerto Seco y las vías generales a Alcalá.

Por el lado oeste se ha previsto una vía que permite la conexión de las dos zonas de la Instalación Técnica sin pasar por la Instalación Logística.

La actuación de la remodelación de la Terminal de Vicálvaro se desarrolla en 4 fases, correspondiendo cada una a cada uno de los haces (dos técnicos y dos logísticos). Según el promotor estas fases se desarrollarán en función de la demanda existente.

Por otro lado será preciso ampliar la capacidad de acceso rodado a la Terminal de Vicálvaro y resolver su conexión a las vías de alta capacidad del entorno (M-40, M-45...), ya que la intermodalidad que se prevé supondrá la generación y atracción de numerosos vehículos pesados.

El estudio informativo propone dos alternativas. Ambas suponen la duplicación de los viales de contorno: Al oeste M-201 y al Este M-824.

El viario de contorno Oeste, conecta mediante una glorieta con la carretera M-214 y un ramal de conexión de la carretera M-201, dando así acceso a la M-40. Este viario contempla la ampliación de los dos pasos inferiores bajo la Terminal de Vicálvaro, por los que actualmente discurre la carretera M-201.

Para unir ambos viarios de contorno se plantea un ramal entre glorietas que incorpora una estructura de paso inferior bajo la Terminal de Mercancías de Vicálvaro. En la alternativa 1 el paso inferior se define esviado, saliéndose de la franja reservada el PGOU, de forma que se evita la afección a unas naves industriales. La alternativa 2, realiza el paso de forma ortogonal, sin salirse de la franja reservada. La prolongación de este ramal permite la conexión con M-45. En la alternativa 1 cruza mediante un paso superior la plataforma ferroviaria de la Línea de Cercanías C1, C2 y C7. Mientras que la alternativa 2 realiza el cruce con la línea de cercanías mediante un paso inferior.

La definición de los accesos viarios se ha coordinado con las fases de ejecución terminal de mercancías de manera que se ejecutan en dos fases. La primera y principal fase A, es compatible con las 3 primeras fases de la actuación a desarrollar en la terminal de mercancías. Y la fase B, que es necesaria para ejecutar la Fase 4 de la terminal, en la que para desarrollar el haz técnico norte y las instalaciones logísticas asociadas es necesario retranscurrir la carretera M-214.

Cuadruplicación de la Vía de Contorno: Actualmente se está redactando el Estudio Informativo del tramo San Fernando de Henares-Río Manzanares del Nuevo Eje Ferroviario Transversal Este-Suroeste para Cercanías Madrid que prevé cuadruplicar la vía entre

O'Donnell y San Fernando de Henares. Se propone en el presente proyecto culminar la cuadruplicación de la Vía de Contorno y el Acceso Ferroviario al Aeropuerto de Barajas. Para ello se han estudiado dos alternativas.

Ambas alternativas tienen su inicio en la zona de túnel del Eje Ferroviario transversal Este-Suroeste para Cercanías Madrid, discurriendo por la margen derecha de la doble vía existente en la actualidad. Las dos soluciones continúan en túnel paralelo al viaducto existente, cruzando la calle Alcalá, la autovía A-2, el paseo de Alameda de Osuna y la Avenida de Logroño.

A partir de este punto la alternativa 1 empieza a recuperar la rasante manteniéndose la infraestructura en vía doble paralela por la margen derecha a la vía doble existente. De esta manera, la cuadruplicación se ejecuta manteniendo la doble vía actual para las circulaciones de Mercancías, dejando la nueva doble vía para las de viajeros.

Pasado el paso superior de la Calle Ribera del Sena (paso que une la glorieta de Edimburgo con la glorieta del Río Urubamba), se desarrolla la estructura que permitirá realizar el salto de carnero de la nueva vía izquierda. Será necesario reponer el paso inferior que conecta con la calle Antonio López Torres, sobre la estructura de la vía izquierda de viajeros y bajo las otras 3 vías (las correspondientes a la reposición de la doble vía actual y la derecha de viajeros). A partir de este punto quedan las dos vías únicas de viajeros, una a cada lado de la actual vía doble destinada a Mercancías, ya que así están dispuestas en el ámbito de Hortaleza.

La alternativa 2 resuelve el salto de carnero una vez pasada la Avenida de Logroño mediante la ejecución de un corto tramo en túnel. Una vez superado el salto de carnero, las rasantes de las dos nuevas vías únicas van recuperando cota entre pantallas hasta situarse en superficie. Siendo necesario reponer el acceso al parking del auditorio Juan Carlos I y las pasarelas, ya que serán afectados por la vía izquierda.

Una vez pasado el paso superior de la Avenida del Consejo de Europa, se ejecutan las dos nuevas vías por la margen derecha de la doble vía actual, para ello la nueva vía izquierda conecta con la vía izquierda de la doble vía existente. Esta conexión hace que se tengan que reorganizar las vías y los tráfico, de forma que la vía izquierda existente pasa a ser para viajeros, la vía derecha se mantiene como mercancías, y de las dos nuevas que se ejecutan por la margen derecha, la exterior queda para viajeros y la interior para mercancías.

A partir del paso superior de la calle Gregorio Sanchez Herraes las dos alternativas vuelven a coincidir. La nueva vía derecha sentido Hortaleza, se mantiene pegada a la doble vía actual, pasando por la pérgola existente bajo la M-11, hasta unirse con la vía derecha del acceso al Aeropuerto Barajas T4, si bien en su parte final requiere unas pantallas para salvar los desniveles existentes. La vía izquierda se separa de la Vía de Contorno existente, cruzando los enlaces de la M-11 y M-40 en túnel en mina, hasta llegar a la estación de Hortaleza.

Actualmente se está valorando trasladar la actual zona neutra implantada en la rampa de entrada al túnel del acceso al Aeropuerto Barajas a la cabecera este de la estación de Hortaleza. En caso de que este traslado se llevase a cabo será necesario prolongar la vía 1 (sentido O'Donnell-Hortaleza) en ambas alternativas. Esta prolongación tendría su inicio en la salida de la estructura existente que salva la M-11, posteriormente cruza sobre la vía 1 del acceso a la Terminal T4 de Barajas por medio de una estructura tipo pérgola, para disponerse paralela a ésta, cruzar la M-40 mediante una estructura entre pantallas y conectar finalmente con la vía 1 del acceso al aeropuerto antes del PAET de Hortaleza.

El estudio informativo ha estudiado la «Prolongación de la vía 1 de las alternativas 1 y 2», no como alternativa sino como una posible modificación a futuro si finalmente se trasladara la actual zona neutra.

Las principales características de las alternativas descritas son:

Alternativa 1:

4.582 m de vía doble y 5.759 m de vía única.

Velocidad de diseño 80 km/h.

1.425,16 m de túnel entre pantallas de vía doble, 1.488,13 m de túnel entre pantallas de vía única y 650,42 m de túnel en mina de vía única.

Alternativa 2:

3.805 m de vía doble y 6.355 m de vía única.

Velocidad de diseño 80 km/h.

956,60 m de túnel entre pantallas de vía doble, 2.066,16 m de túnel entre pantallas de vía única y 650,42 m de túnel en mina de vía única.

Por último, dado el previsible aumento de tráfico se hace necesaria una nueva subestación de tracción. El Estudio Informativo propone que esta nueva subestación de tracción se ubique al este del edificio de la estación de O'Donnell. Su conexión a la red se realiza mediante acometida desde la subestación existente en la zona (de la compañía Unión Fenosa) con una longitud de unos 250 m a lo largo de la calle de Deyanira y posteriormente en perpendicular hasta la parcela de la subestación de tracción.

## 2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

La zona de estudio se localiza sobre el substrato terciario del Mioceno, constituido de forma general por la Facies Madrid, correspondiendo los materiales observados a las facies arcillosas: Transición Tosco-Peñuela y Peñuelas. Por otra parte, cabe destacar la acumulación de potentes y extensos depósitos de origen antrópico.

El ámbito de estudio se enmarca en la cuenca hidrográfica del Tajo. En las proximidades de las actuaciones proyectadas no se encuentra ningún río ni arroyo de entidad, situándose sobre la unidad hidrogeológica 03.05 Madrid-Talavera. Debe tenerse en cuenta que el estudio geotécnico ha detectado niveles colgados de aguas subterráneas en el trazado de la Cuadruplicación de la Vía de Contorno.

La zona de estudio se encuentra altamente antropizada, ubicándose las actuaciones sobre suelo urbano y áreas degradadas. No existe por tanto fauna de especial interés, ni espacios naturales protegidos. No obstante cabe destacar, en la zona de los accesos viarios desde la M-45 a la terminal, la presencia de un bosque de repoblación de pino (*Pinus halepensis*), que corresponde al parque urbano «El Humedal» de Coslada. Asimismo, debe tenerse en cuenta la existencia de citas, en la zona de la Terminal de Mercancías de Vicálvaro, de dos especies incluidas en la Lista Roja 2008 de la flora vascular española: *Cynara tournefortii*, clasificada en peligro crítico, y *Malvella sherardiana*, con la categoría de vulnerable.

El estudio de impacto ambiental ha detectado la presencia de dos Bienes de Interés Cultural incoados, se trata de las zonas arqueológicas n.º 17 «Ciudad Pegaso-O'Donnell-Cantera del Trapero» y n.º 34 «El Calvario». Además, en la carta arqueológica se recogen los siguientes yacimientos: Los Almendros, Cruz del Rayo/Lamata espesa, Alameda de Osuna/El Capricho, Ciudad Pegaso, Euterpe; O'Donnell, CM/0049/004, Caserío de Ambroz, Trinchera del Ferrocarril entre km 8 y 9, dirección Zaragoza, Cañaveral y Suertes de la Villa.

Las siguientes vías pecuarias se cruzan con las actuaciones proyectadas: vereda de los Toros, colada del Camino Viejo de Burgos, vereda del Quinto, cañada de la Alameda y Rejas, descansadero del Vadillo, descansadero del Lavadero, colada del arroyo de Juanes o Vadillo, vereda de la Elipa, cañada Galiana y vereda del Antiguo Camino de Madrid.

## 3. Resumen del proceso de evaluación

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

3.1.1 Entrada documentación inicial.–El 10 de febrero de 2011 tuvo entrada el documento ambiental del proyecto en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

3.1.2 Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones.–Dicha Dirección General, con fecha 28 de febrero de 2011, estableció un periodo de consultas a instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones

ambientales del proyecto. La relación de consultados se expone a continuación, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación al documento ambiental del proyecto:

Administraciones consultadas	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino. ....	X
Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento. ....	X
ADIF. Dirección General de Explotación de la Infraestructura del Ministerio de Fomento. ....	X
Confederación Hidrográfica del Tajo. ....	X
Delegación del Gobierno en Madrid. ....	
Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid. ....	X
Dirección General de Patrimonio Histórico de la Consejería de Cultura y Deporte y Portavocía de la Comunidad de Madrid. ....	–
Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid. ....	X
Dirección General de Infraestructuras del Transporte de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid. ....	–
WWF/ADENA. ....	–
SEO/BirdLife. ....	–
Ecologistas en Acción-CODA (Confederación Nacional). ....	–
Amigos de la Tierra España. ....	–
Ayuntamiento de Coslada (Madrid). ....	X
Ayuntamiento de Madrid. ....	X

A continuación se incluye un resumen de las respuestas recibidas:

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino estimó que el proyecto no tendrá repercusiones significativas sobre la biodiversidad o los espacios de la Red Natura 2000, estando situados los más próximos a 2 km de la zona de actuación.

La Subdirección General de Explotación y Gestión de Red de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento adjuntó informe de la Demarcación de Carreteras de Madrid, que considera que no es necesario someter el estudio a procedimiento de evaluación ambiental siempre y cuando en fase de proyecto se elabore un estudio de determinación de los niveles sonoros y definición de medidas correctoras, y se corrijan algunas incongruencias detectadas en relación a las actuaciones viarias. Una vez definido el trazado de los accesos viarios a la Terminal de Vicálvaro deberá enviarse una solicitud de informe respecto a la afección sobre los viarios de competencia de la Demarcación.

La Dirección General de Explotación de la Infraestructura de ADIF indicó que el proyecto no causa impactos ambientales.

La Confederación Hidrográfica del Tajo realizó una serie de indicaciones a tener en cuenta para evitar y minimizar las afecciones sobre las aguas superficiales y subterráneas y sobre el Dominio Público Hidráulico.

La Subdirección General de Impacto Ambiental de la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid indicó que, teniendo en cuenta el bajo nivel de definición del proyecto, sus impactos deben estudiarse con mayor profundidad, por lo que consideró que debía someterse a procedimiento de evaluación ambiental.

El estudio de impacto ambiental deberá incorporar los siguientes estudios: estudio de la vegetación afectada, inventario del arbolado urbano, descripción de los elementos del patrimonio histórico y cultural, estudio de las emisiones de partículas sólidas, estudio acústico y descripción de las afecciones sobre vías pecuarias. Se identificarán y valorarán los impactos potenciales teniendo en cuenta los siguientes aspectos: determinar el uso de tierras sobrantes; los préstamos y extracción de áridos deberán estar debidamente autorizados; definición de medidas para protección de árboles; incluir medidas de protección, o en su caso, reposición de vías pecuarias; establecer medidas para minimizar las molestias a la población; definir medidas de protección de los bienes culturales; establecer medidas de recuperación e integración paisajística de las zonas alteradas; y definir un programa de vigilancia ambiental.

La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid informó que el proyecto no afecta a ningún terreno con alguna protección ambiental, por lo que no se plantea ningún inconveniente a la ejecución del proyecto, siempre que se cumplan las medidas preventivas y correctoras previstas, y se observe el programa de vigilancia ambiental.

La Dirección General de Carreteras de la Consejería de Transporte e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid indicó que se está remodelando el enlace de la M-45 en su acceso a Coslada, modificándose con ello el eje de conexión propuesto en el documento ambiental; que las actuaciones y afecciones sobre carreteras de competencia de la Comunidad de Madrid deberán acordarse en reuniones, y en concreto la tipología de las conexiones con la M-45; que se debe respetar la zona de protección de la M-45; y se recuerda la normativa de aplicación en materia de carreteras en la Comunidad de Madrid.

El Ayuntamiento de Coslada indicó que consideraba insuficiente la descripción del proyecto y solicitó que se identificasen y considerasen desde el punto de vista ambiental, la acumulación con otros proyectos e infraestructuras viarias y ferroviarias en la zona. En cuanto a la ubicación del proyecto indicó que no se había tenido en cuenta el Plan General de Ordenación Urbana de Coslada, la reciente modificación de los límites del término municipal y la ubicación del proyecto en una zona de elevada densidad demográfica, así como la existencia de una zona residencial y un parque urbano Parque del Humedal de Coslada.

Consideró que el proyecto debería someterse a procedimiento de evaluación ambiental, y que en el estudio de impacto ambiental deberían analizarse los siguientes impactos: previsible impacto acústico significativo; previsible impacto significativo en la calidad del aire, tanto en fase de construcción como en fase de funcionamiento; y vertidos de la Terminal al suelo y/o a la red de saneamiento.

La Dirección General de Calidad, Control y Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid indicó que la duplicación de la vía de contorno podría afectar al planeamiento urbanístico; a la población de las zonas residenciales, existentes y previstas más cercanas; a un gran número de zonas verdes; al Jardín del Capricho de la Alameda de Osuna, calificado como Parque Histórico; y al Espacio de Interés Arqueológico y Paleontológico Cantera del Trapero, declarado como Bien de Interés Cultural Ciudad Pegaso-O'Donnell-Cantera del Trapero. Las actuaciones viarias podrían afectar a una serie de ámbitos del planeamiento urbanístico y generar molestias a la población. Asimismo, informa de la delimitación de las áreas acústicas y de los objetivos de calidad acústica que se deben de cumplir. En consecuencia, considera que, entre otros, deberían realizarse los siguientes estudios y medidas: estudio acústico, para garantizar el cumplimiento de los límites sonoros; proyecto de restauración paisajística; estudio de la afección al patrimonio cultural; y estudio de afección a la población.

La Dirección General de Evaluación Urbana del Ayuntamiento de Madrid sugirió que el estudio de impacto ambiental incluyera: una descripción detallada del proyecto y de las obras; un estudio de ruido que considere las áreas acústicas definidas para Madrid; señale si en el proyecto existen actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera; plan de control de la erosión; estudio de afección sobre los recursos hídricos; gestión de residuos de construcción y demolición; inventario del arbolado; calendario adecuado a las

especies protegidas; medidas de protección del patrimonio cultural; estudio de las determinaciones del planeamiento urbanístico; afección sobre zonas sensibles (espacios naturales protegidos, espacios Red Natura 2000 y hábitats de interés comunitario); estudio de recuperación ambiental e integración paisajística; identificación de vías pecuarias interceptadas; y un programa de vigilancia ambiental.

La Dirección General de Planeamiento Urbanístico del Ayuntamiento de Madrid indica que el proyecto es conforme con los objetivos generales del Plan General de Ordenación Urbana aprobado en 1997 (PG-97). Las actuaciones ferroviarias se encuentran previstas en el PG-97. Respecto a las conexiones viarias con la red de alta capacidad establece los siguientes condicionantes urbanísticos: la conexión con la M-40 a través de los viales de la UNP 4.03. «Nueva Centralidad del Este» es incompatible con el planeamiento urbanístico; la conexión con M-45 se realizará por el viario previsto en el PG-97 y desarrollos posteriores; no se condicionará el acceso a la A-2 a través del CITI-PAL de Coslada; y se integrará el acceso a la R-3 en la vía de mercancías prevista en el PG-97.

Fuera de plazo se recibió la contestación de la Dirección General de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid, en la que se indicaba que debía realizarse un estudio previo de evaluación del patrimonio histórico afectado por el proyecto cuyos resultados debían integrarse en el estudio de impacto ambiental, y que con fecha 16 de julio de 2012 se emitió la correspondiente Hoja informativa indicando los trabajos a efectuar.

3.1.3 Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas.—Con fecha 4 de noviembre de 2011 la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental trasladó al promotor la decisión de sometimiento a evaluación de impacto ambiental, así como la amplitud y nivel de detalle que debía darse al estudio de impacto ambiental y los informes recibidos.

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

3.2.1 Resultado de la información pública y consultas a administraciones ambientales afectadas.—El 23 de diciembre de 2013 se publicó en el BOE número 306 y en el BOCM número 304 anuncio de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, por el que se sometió a información pública el estudio informativo.

Asimismo, en cumplimiento de la Ley del Sector Ferroviario y de la Ley de Evaluación Ambiental, se envió a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas un ejemplar del estudio informativo.

Según la información facilitada por el promotor, se han recibido un total de 13 alegaciones procedentes de organismos públicos y 14 procedentes de asociaciones, empresas o particulares. A continuación se incluye un resumen de las alegaciones recibidas:

La Subdirección Técnica de ADIF indicó su conformidad con el estudio informativo.

La Confederación Hidrográfica del Tajo realizó las mismas consideraciones que en el trámite de consultas previas.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid informó favorablemente el estudio informativo, debiendo tenerse en cuenta: que la ejecución de las obras de los cruces y paralelismos con la Red de Carreteras del Estado requiere su autorización; que debe respetarse la zona de dominio público de la M-11; y que deben coordinarse las obras con el proyecto de calzadas de servicio de la M-40.

La Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid informa que la actuación no produce afecciones directas a ninguna carretera perteneciente a la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid.

La Subdirección General de Obras de la Consejería de Transportes, Infraestructuras y Vivienda de la Comunidad de Madrid informó que deberá estudiarse en detalle el punto de cruce con la L5 de Metro de Madrid.

Según la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid el proyecto deberá cumplir las siguientes condiciones: estudiar una ubicación alternativa para la zona de instalaciones auxiliares denominada ZIA 4, en caso de no encontrar otro emplazamiento se aplicarán medidas preventivas; las obras se llevarán a cabo en horario diurno; se aplicarán los niveles de ruido aplicables a actividades del anexo III del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre; se instalarán pantallas acústicas en todos los tramos donde no se cumplan los objetivos de calidad acústica; el proyecto constructivo incluirá un Plan de Gestión de Residuos; las tierras sobrantes serán reutilizadas en obra, o explotaciones mineras con Plan de Restauración de Espacio Natural, si se utilizaran huecos abandonados debe contarse con autorización; las tierras de préstamo procederán de explotaciones mineras autorizadas; se deberá cumplir lo establecido en la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de protección y fomento del arbolado urbano de la Comunidad de Madrid; las actuaciones sobre el patrimonio histórico deberán estar autorizadas, igualmente se deberá contar con autorización del Área de Vías Pecuarias.

La Dirección General de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid no encuentra inconveniente al proyecto, siempre que se cumplan las siguientes medidas preventivas: se deberá realizar un inventario botánico sobre la presencia de *Cynara tournefortii* y *Malvella sherardiana*; se deberá especificar la clasificación del suelo afectado, especificando si es urbano, urbanizable o no urbanizable.

La Subdirección de Explotación del Consorcio de Transportes de Madrid realizó las siguientes recomendaciones: asegurar que se conserva capacidad suficiente para circulaciones de viajeros de Cercanías por la vía de contorno; asegurar que el proyecto no compromete una posible estación de Cercanías en el entorno de IFEMA; que la actuación no afecte a los servicios de Cercanías, ni líneas de autobuses urbanos e interurbanos.

La Subdirección General de Sostenibilidad del Ayuntamiento de Madrid informó que es necesario presentar un estudio de tráfico y que es necesario valorar la mejora de la conexión de la M-40 con la M-21 y la conexión a la M-45 a través del viario en el nuevo desarrollo urbano. También entendió que sería de interés contemplar la creación de estaciones pendientes.

La Dirección General de Planeamiento del Ayuntamiento de Madrid indicó que el proyecto no se ajusta al planeamiento vigente en algunos tramos; que deberá redactarse un Plan Especial; se debería estudiar nuevas estaciones de viajeros y realizar un estudio de tráfico y movilidad; y analizar otras alternativas al acceso desde la M-40, como la R-3.

La Dirección General de Control Ambiental, Transporte y Aparcamientos del Ayuntamiento de Madrid consideró que el proyecto constructivo debe incluir: definición detallada de las actuaciones viarias; estudio hidrogeológico, teniendo en cuenta que se han detectado bolsas de agua colgadas; estudio arqueológico, ya que se verá afectado directamente el Yacimiento Paleontológico de O'Donell y el Yacimiento CM70049/004; un proyecto de restauración paisajística detallado; se precisa autorización para actuar sobre el arbolado urbano; proponer medidas preventivas que aseguren el cumplimiento de los límites establecidos por la legislación vigente para las vibraciones entre los puntos kilométricos 0+300 y 1+500; estudiar con detalle el diseño y ubicación de las pantallas acústicas. Además, para la fase de obras señaló una serie de medidas destinadas a minimizar el impacto del ruido producido por la maquinaria.

En relación con la terminal, el Ayuntamiento de Coslada propuso que la conexión con la M-45 se realice a través del viario existente en el Cañaveral lo que evitaría la afección al parque del humedal de Coslada y que, de forma simultánea a la construcción de la plataforma de las vías, se construya un acceso a distinto nivel desde la M-40 al Centro de Transportes y Puerto Seco de Coslada.

Posteriormente, el Ayuntamiento de Coslada remitió informe de la Concejalía de Medio Ambiente, Parques y Jardines, Limpieza y Escena Urbana, en el que se solicita en relación al cumplimiento del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre que: se considere como zona de transición la zona colindante al Puerto Seco de Coslada; se apliquen los valores límite de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras portuarias y a nuevas actividades, además de los valores límite aplicables al tráfico ferroviario y viario; se

aseguren los objetivos de calidad acústica y protección de receptores sensibles en edificaciones preexistentes, considerando los efectos aditivos con otras instalaciones potencialmente ruidosas, como el puerto seco de Coslada.

Ecologistas en Acción, la Coordinadora de Asociaciones de Vecinos de Coslada, la Asociación Vecinal Fleming, la Asociación de Vecinos el Cerro y cuatro vecinos de Coslada solicitaron la devolución del estudio por: no estar basado en datos reales y actuales de la economía del país; no estar acorde a los planeamientos urbanísticos; dar lugar a un enorme impacto en Coslada en materias como seguridad y contaminación acústica; adolecer de planes de movilidad, emergencia e impacto ambiental; provocar pérdida y destrucción de zonas verdes; perjudicar la movilidad en Coslada; estar en contra de las normas y convenios locales, regionales e internacionales. En todo caso la actuación debe condicionarse a: existencia de un convenio entre Administraciones para resolver problemas de movilidad existentes; medidas disuasorias del paso de camiones por Coslada; ejecución de accesos a la terminal por la M-21; ejecución de un acceso a la R-3; incorporar medidas contra la contaminación atmosférica y acústica; estudio de mejora de gestión del Puerto Seco; que se determine el tráfico desde el Puerto Seco y la Terminal de Vicálvaro a la terminal de carga del aeropuerto.

Izquierda Unida-Coslada solicitó que: se realice un estudio de tráfico y movilidad que contemple la construcción de un centro comercial Hipercor-el Corte Inglés y el Puerto Seco y Centro de Transportes de Coslada; se excluya el tráfico de pesados por el Parque del Humedal, sustituyéndolo por la calle Miguel Delibes; se incluya en el estudio informativo la conexión con la M-214 con el Centro de Transportes de Coslada.

Puerto Seco de Madrid, en relación a la conectividad ferroviaria, expuso sus dudas sobre el mantenimiento de las conexiones con el Norte y Centro Peninsular. Indica que la reposición prevista del paso superior y accesos al denominado triángulo ferroviario del puerto seco, afectaría a su funcionalidad y operatividad y propone la utilización de la M-21. Y por último recuerda la necesidad de reponer las servidumbres y los servicios afectados por las obras.

ZYE, SA, indicó que parte del suelo de su propiedad se vería afectado por el proyecto además propone colaborar en el diseño y planificación de la futura zona de desarrollo logístico.

La Comisión Gestora de Nueva Centralidad del Este suplicó que se tengan en cuenta aspectos en cuanto a: la delimitación entre ámbitos; incremento del tráfico de pesados; características de la vía de contorno; características de la glorieta de acceso a la estación y evacuación de agua a través del túnel de conexión y concreción de la actuación prevista en la linde Noroeste en la zona de actuación logística y los desarrollos terciarios previstos en la Nueva Centralidad del Este.

Conterrail, SA, planteó una serie de observaciones en cuanto a las afecciones de la ampliación del paso elevado carretero, las conexiones ferroviarias del puerto seco, las servidumbres y servicios afectados y la libre competencia y equilibrio de mercado.

3.2.2 Modificaciones introducidas por el promotor en proyecto y estudio tras considerar la información pública.—El promotor estudió, de forma particularizada, cada uno de los escritos recibidos, dando respuesta a las observaciones formuladas. Fruto de este estudio elaboró una ampliación del estudio de tráfico, una ampliación del estudio acústico y una modificación de la alternativa 2 de acceso a la terminal: Nueva conexión con la M-45.

La nueva conexión con la M-45 se realiza a través del viario existente en El Cañaveral. Esta nueva solución evita la afección al pinar del parque «El Humedal», es más directa y de menor longitud, y funcionalmente se puede considerar similar a las alternativas propuestas por el estudio informativo. La nueva información se remitió al Ayuntamiento de Coslada, al Ayuntamiento de Madrid y a la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid.

El Ayuntamiento de Coslada solicitó que la nueva alternativa propuesta cruce las vías de la C-2 y C-7 con un paso inferior, como figuraba en la alternativa 2 del estudio informativo. También reiteró la solicitud de que se construya de forma simultánea a la plataforma de vías un acceso rodado al Centro de Transportes de Coslada desde la M-40.

La Dirección General de Planeamiento y la Dirección General de Revisión del Plan General del Ayuntamiento de Madrid informaron que la nueva variante coincide con la grafiada en el Avance de la Revisión del Plan General. Asimismo, solicitan se incluya un estudio de tráfico y movilidad.

La Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid informó que la nueva propuesta de acceso a la M-45 no provoca afecciones a la misma, en cualquier caso, comunicó que el nuevo enlace de El Cañaveral no está terminado y por tanto la concesionaria no se ha hecho cargo de los ramales.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto ambiental.—Con fecha 8 de abril y 28 de mayo de 2015, la Subdirección General de Evaluación Ambiental solicitó informes al CEDEX en relación a los estudios acústicos y de vibraciones, respectivamente.

Con fechas 1 y 15 de junio de 2015 se recibieron sendos informes del CEDEX, en respuesta a la solicitud realizada.

En relación al estudio de impacto acústico el CEDEX realizó las siguientes indicaciones y recomendaciones:

Cuadruplicación de la vía de contorno: Se debe evaluar la situación preoperacional; se debe evaluar correctamente el impacto durante la fase de construcción (con especial atención a la zona de instalaciones auxiliares ZIA 4); no deben existir discrepancias en las circulaciones entre los diferentes documentos; los análisis que se realicen de los resultados deberán incidir en la coherencia y validez de los mismos; se deben determinar con claridad las zonas y edificios afectados; y justificar que, para todas las zonas en las que se superan los valores límites, las medidas correctoras propuestas son las más adecuadas y viables.

Terminal de mercancías: La información contenida en el estudio acústico debe ser suficiente para comprender adecuadamente el alcance del proyecto; los objetivos de calidad y valores límite que se deben utilizar como referencia en la evaluación deben corresponder a la consideración de nueva infraestructura; se debe evaluar la situación preoperacional; se debe evaluar el impacto durante la fase de construcción; el escenario de simulación acústica en la fase de explotación debe incluir todas las actividades potencialmente ruidosas; se deben determinar con claridad las zonas y edificios afectados; no deben proponerse apantallamientos de forma genérica para todas las zonas donde se superan los niveles exigidos, deben considerarse a priori otro tipo de actuaciones en la fuente.

El informe técnico elaborado por el CEDEX en relación con las vibraciones, incluye entre otras, las siguientes indicaciones y recomendaciones:

El ámbito de actuación debe ser preciso; se debe evaluar la situación preoperacional; se debe justificar adecuadamente que el impacto durante la fase de construcción del proyecto no será significativo; debe revisarse el ajuste de la expresión teórica de Barkan en función de los resultados de atenuación del terreno obtenidos; el estudio de impacto ambiental debe ser capaz de valorar si las medidas correctoras son viables y si pueden ser eficaces para conseguir los objetivos requeridos; se recomienda valorar la adopción de posibles medidas preventivas o correctoras en el caso de que se alcancen valores próximos a los objetivos de calidad acústica para vibraciones.

En el tramo de cuadruplicación de la vía de contorno se debe justificar la suficiencia de limitar la evaluación de las vibraciones en fase de explotación del proyecto a aquéllas que producirá el tráfico ferroviario. Y en la terminal de mercancías la evaluación en la fase de explotación debe incluir todas las actividades que se producen en la terminal y en sus accesos.

Con fecha 24 de junio de 2015, la Subdirección General de Evaluación Ambiental solicitó al promotor que completase el estudio de impacto ambiental con la siguiente información:

Estado de definición del Estudio Informativo del tramo San Fernando de Henares-Río Manzanares del nuevo eje ferroviario transversal Este-Suroeste para cercanías de Madrid.

Establecer con claridad los escenarios planteados para la definición del proyecto y realizar los estudios de ruido, vibraciones y tráfico a partir de los mismos. El ámbito en el que se estudien dichos impactos deberá incluir todas las actuaciones previstas en el estudio informativo, así como las modificaciones propuestas tras la información pública.

Elaborar un estudio de impacto acústico y un estudio de impacto por vibraciones conforme a las indicaciones y recomendaciones de los informes elaborados por el CEDEX.

Completarse el estudio de tráfico, considerando la capacidad de los accesos a la M-40 y M-45, así como que parte del tráfico se dirija a la M-21 a través de la avenida de la Constitución y la calle Virgen de la Cabeza, además de contemplar el impacto sinérgico con desarrollos urbanísticos/comerciales.

Identificar los impactos que las actuaciones del proyecto podrían producir por la afección a niveles colgados de aguas subterráneas, así como realizar una propuesta de posibles medidas a protectoras o correctoras.

Estudiar la utilización como destino de excedentes de excavación la explotación situada junto a la estación de Vicálvaro, cuyo titular es la empresa TOLSA, S.A.

Con fecha 13 de noviembre de 2015 se recibió la Documentación complementaria elaborada por el promotor, cuyo contenido es analizado en el apartado 4, integración de la evaluación, de la presente declaración.

La Subdirección General de Evaluación Ambiental, con fecha 30 de noviembre de 2015, solicitó informe al CEDEX sobre los nuevos estudios de ruido y vibraciones, recibándose el 10 de febrero de 2016. Las conclusiones de dicho informe se han incorporado en los apartados 4.2.4. Calidad del aire. Impacto acústico, y 4.2.5. Impacto por vibraciones, de la presente declaración.

#### 4. Integración de la evaluación

##### 4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas:

4.1.1 Cuadruplicación de la vía de contorno.—Desde el punto de vista ambiental el estudio de impacto ambiental considera que las dos alternativas son muy similares: ambas se desarrollan muy próximas dentro del dominio ferroviario, a un lado u otro de la vía existente.

En cuanto al impacto acústico, uno de los más importantes del proyecto, en fase de explotación la alternativa 2 presenta una mayor afección (en la zona del parque empresarial, aproximadamente desde el punto kilométrico 2+500 al punto kilométrico 5+100, se acerca más a los edificios, mientras que en la alternativa 1 se aleja).

Una importante diferencia entre ambas alternativas consiste en el movimiento de tierras: la alternativa 2 requiere menos excavación de túnel, menos volumen de desmonte y menos volumen de terraplén. Esto se traduce en una menor afección a la población en fase de obras.

La mejor valoración desde el punto de vista ambiental corresponde a la alternativa 2, aunque las diferencias entre ambas son pequeñas. En el estudio informativo el promotor realiza un análisis multicriterio teniendo en cuenta, además de los ambientales, los factores económicos, funcionales y de vertebración del territorio. Como resultado del mismo se selecciona la Alternativa 2 frente a la Alternativa 1, fundamentalmente por su menor coste ambiental y económico.

4.1.2 Terminal de mercancías de Vicálvaro y accesos viarios.—Dado que para la terminal se plantea una remodelación en el mismo espacio de la existente, no existen alternativas en cuanto a nuevas ubicaciones para la misma. Para los accesos viarios el estudio de impacto ambiental considera que el impacto producido por las dos alternativas propuestas es muy semejante, ligeramente más favorable en el caso de alternativa 2 en cuanto al planeamiento urbanístico.

El análisis multicriterio selecciona la Alternativa 2 frente a la Alternativa 1, fundamentalmente por su mejor aptitud medioambiental y menor inversión, frente a la mejor vertebración territorial de la Alternativa 1. Respecto a la funcionalidad ambas alternativas cumplen con los requisitos marcados, sin que suponga este indicador un elemento diferencial en el análisis.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas y correctoras.

A continuación se analizan los impactos más significativos detectados durante el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, así como las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor en el estudio de impacto ambiental y la documentación complementaria elaborada con posterioridad.

4.2.1 Hidrología.—Ninguna de las actuaciones previstas afecta o se aproxima a ningún cauce de entidad. Por lo tanto, no es previsible que se pueda ver afectada la hidrología superficial. Sin embargo, durante los sondeos geotécnicos realizados en el entorno de la cuadruplicación de la vía de contorno se han detectado niveles de agua independientes del acuífero principal, al aparecer niveles permeables sobre otros impermeables.

Según la documentación complementaria aportada por el promotor estos niveles colgados de agua presentan pocos metros de potencia y posiblemente no tengan continuidad lateral. Considera que la afección a niveles colgados de agua no tendrá impacto ambiental significativo, ya que no aportan agua a ningún cauce o zona lagunar, al igual que tampoco supondrá impacto socio-económico ya que no se emplean para abastecimiento. Se ha previsto que se impermeabilice el túnel para que no haya infiltraciones de estos niveles colgados al interior del mismo cuando se recarguen en épocas de lluvia. No obstante, en fase de redacción del proyecto constructivo se realizará un estudio hidrogeológico más detallado a lo largo del trazado de la cuadruplicación de la vía de contorno.

4.2.2 Movimientos de tierras.—Tanto en la cuadruplicación de la vía de contorno como para la prolongación de la vía 1 no será necesario recurrir a préstamos para la construcción de terraplenes o el relleno de losa, pues parte del material de excavación resulta aprovechable. Sin embargo, en la terminal de mercancías de Vicálvaro la mayor parte de los materiales que aparecen en la zona de actuación no deben ser reutilizados en la ejecución de rellenos, debido a sus propiedades plásticas y elevados contenidos en materia orgánica o yesos. Por tanto, se prevé la retirada de los materiales procedentes de la excavación.

Según el estudio de impacto ambiental, el destino preferente de las tierras limpias no utilizables será antiguas explotaciones mineras que reciben tierras de excavación autorizadas por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, o explotaciones mineras cuyos Planes de Restauración del Espacio Natural permiten restaurar con tierras inertes de procedencia externa. Incluye un listado de dichas explotaciones.

Estas tierras al destinarse a la restauración de zonas degradadas (explotaciones mineras) no tendrían consideración de residuo de construcción y demolición, por lo que no se verían afectadas por el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. En caso de no poder destinarse en estos emplazamientos, se llevarán a alguno de los centros autorizados por la Comunidad de Madrid en el que se realizarán los tratamientos de valorización o depósito, de acuerdo con el Real Decreto 105/2008.

Dado que el listado de explotaciones posibles no incluye la empresa Tolsa, SA, la más próxima a la zona de actuación, se pidió al promotor que se considerase su utilización, indicando este en la documentación complementaria aportada que, contactada dicha empresa, ha indicado que si bien en el plan de restauración de la mina aprobado no figura la incorporación de material externo, considera factible que se pueda solicitar una autorización para destinar tierras y que a día de hoy habría capacidad suficiente. Por tanto se ha incluido la citada explotación como posible destino de las tierras limpias sobrantes de la actuación.

Para los préstamos, el estudio informativo ha localizado e inventariado un total de 10 canteras y 12 graveras que podrían suministrar los materiales necesarios para la elaboración de subbalasto, capa de forma, suelo cementado y firme. Para la obtención de balasto deberá acudir a material procedente de canteras con distintivo de calidad y que cumplan las especificaciones requeridas para este material según la vigente normativa. Se han identificado las tres canteras más próximas, recomendando el uso de la cantera «La Curva», la más próxima a la zona del proyecto.

4.2.3 Vegetación.—Según el estudio de impacto ambiental la vegetación en el ámbito de estudio carece de relevancia desde el punto de vista de la conservación, por situarse las infraestructuras sobre terrenos ya degradados. La cuadruplicación de la vía de contorno afectará a algunos árboles en el entorno del nudo de Hortaleza y en el entorno del paseo de la Alameda de Osuna. Inicialmente la mayor afección era la producida por el acceso viario a la terminal de mercancías desde la M-45 sobre el pinar del parque urbano «El Humedal». No obstante, la nueva alternativa de conexión con la M-45, propuesta por el promotor tras la información pública, evita totalmente la afección a dicho pinar.

Por otro lado, la Dirección General de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid señaló en su respuesta al trámite de audiencia a las administraciones, que en el entorno de Coslada se pueden encontrar dos plantas especialmente sensibles incluidas en la Lista roja 2008 de la flora vascular española: *Cynara tournefortii*, clasificada en peligro crítico, y *Malvella sherardiana*, con la categoría de vulnerable. El promotor indica que en fase de proyecto constructivo realizará un inventario botánico específico por técnico competente, para determinar la presencia en la zona de dichas especies, proponiendo en su caso, las medidas necesarias para paliar posibles afecciones.

De acuerdo con lo establecido en la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de protección y fomento del arbolado urbano de la Comunidad de Madrid, se realizará en el proyecto de construcción un inventario de arbolado urbano afectado, y se propondrán las correspondientes medidas de compensación.

4.2.4 Calidad del aire. Impacto acústico.—La documentación complementaria incluyó una ampliación del estudio de ruido siguiendo las recomendaciones del CEDEX. Se evaluó la situación preoperacional y la postoperacional en dos situaciones, considerando todas las fuentes de ruido, y considerando solamente las fuentes de ruido originadas por el proyecto. Asimismo, se elaboró un listado exhaustivo de edificaciones próximas susceptibles de sufrir impacto acústico debido al proyecto, sobre la que se centra el análisis.

En cuanto a la cuadruplicación de la vía de contorno, el estudio de la situación preoperacional constata que en la situación actual, con todas las fuentes ferroviarias y viarias existentes funcionando, se superan los objetivos de calidad acústica aplicables a áreas urbanizadas existentes, recogidos en la tabla A del anexo II del Real Decreto 1367/2007, modificado por el Real Decreto 1038/2012. Esta circunstancia se produce en la mayoría de las edificaciones residenciales próximas a la zona de actuación, y en concreto en los dos centros docentes más próximos. Por un lado, el Colegio Público Ciudad Pegaso, en el que se sobrepasan ligeramente los valores nocturnos, y por otro el Colegio Nacional Juan de Zaragüeta, en el que se sobrepasan ampliamente los niveles en los tres periodos (día, tarde y noche).

Del análisis de la situación futura, en la que se superpone al escenario preoperacional el de la cuadruplicación de la vía de contorno, el estudio concluye que el efecto aditivo apenas aumenta los niveles sonoros respecto a la situación preoperacional.

A su vez, se ha comprobado que, suponiendo el tráfico ferroviario como única fuente en el escenario de máxima capacidad, se superarían los valores límite de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias, recogidos en la tabla A1 del anexo III del Real Decreto 1367/2007, en la fachada de las siguientes edificaciones con uso residencial o docente:

Edificación número	Uso	Coordenadas		Nivel calculado		
		X	Y	L <sub>d</sub>	L <sub>e</sub>	L <sub>n</sub>
48	Residencial	449.497	4.477.144	57.8	60.0	59.5
49	Residencial	449.402	4.477.265	53.7	55.9	55.5
51	Residencial	449.095	4.477.480	53.0	55.2	54.8
52	Residencial	449.946	4.477.652	58.6	60.8	60.3
53	Residencial	448.944	4.477.722	48.5	50.8	50.3
54	Residencial	448.977	4.477.828	51.8	54.0	53.5
55	Residencial	448.654	4.477.718	48.5	50.8	50.8
56	Residencial	448.639	4.477.772	48.8	51.2	51.0
60	Residencial	448.566	4.478.203	49.1	51.4	50.3

Edificación número	Uso	Coordenadas		Nivel calculado		
		X	Y	L <sub>d</sub>	L <sub>e</sub>	L <sub>n</sub>
87	Docente	446.634	4.480.263	54.8	56.6	56.0
106	Residencial	446.735	4.480.595	50.1	52.1	51.9
111	Residencial	446.443	4.481.052	50.0	51.9	51.3

Para los edificios residenciales números 106 y 111 se superan ligeramente los valores para el periodo nocturno, pero se da la circunstancia de que estos edificios están principalmente afectados por la circulación de tráfico por la M-11 por lo que instalar una pantalla acústica al ferrocarril no sería eficaz para disminuir los niveles que llegan a sus fachadas. Ocurre lo mismo con los edificios números 55 y 56 y 60, en los que la superación de niveles se debe a la M-40 y a la A-2.

El resto de edificios en los que se superan los niveles sonoros, son de uso terciario e industriales. Según el documento complementario, los niveles sonoros se superan únicamente en el periodo nocturno y es de esperar que en ellos no se tenga actividad nocturna, además se da la circunstancia que son edificios altos en los que las pantallas no serían eficaces en las plantas superiores, que son las que están afectadas principalmente, y, adicionalmente, ya se encuentran afectados por otras infraestructuras viarias existentes.

En cuanto a los valores calculados del L<sub>Amax</sub> producido por la cuadruplicación de la vía de contorno, no son superiores en ninguno de los edificios a los valores límite de inmisión máximos de ruido aplicables a infraestructuras ferroviarias y aeroportuarias, de la tabla A2 del anexo III del Real Decreto 1367/2007.

Para corregir la superación de los niveles de ruido, el estudio acústico complementario propone la instalación de dos pantallas acústicas que protejan a los edificios residenciales números 48, 49, 51, 52, 53, 54 y 55. Por otro lado se propone la instalación de una pantalla acústica para proteger al Colegio Público Juan de Zaragüeta (edificio n.º 87).

Las características de las pantallas acústicas son las siguientes:

Número de barrera	Edificación número	Localización punto kilométrico	Longitud – Metros	Altura – Metros
1	48,49	-0+240-0+110 MD	346	3,5
2	51,52,53,54,55	0+350-0+810 MD	468	3,5
3	87	4+120-4+260 MI	139	3,5

El CEDEX considera que los escenarios de cálculo y la metodología utilizada en el estudio acústico complementario son razonables y adecuados; así como las medidas correctoras propuestas, si bien en el proyecto de construcción se deberá definir y calcular adecuadamente su eficacia.

En cuanto a la Terminal de Mercancías de Vicálvaro el promotor ha realizado una campaña de mediciones para conocer la situación preoperacional. Del análisis realizado se concluye que no se superan los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes, establecidos en la tabla A del anexo II del Real Decreto 1367/2007, modificado por el Real Decreto 1038/2012, en la mayoría de las edificaciones analizadas.

Para la fase de explotación ha realizado un análisis teniendo en cuenta, por un lado la circulación ferroviaria propia de la estación, junto a la circulación viaria por las vías del entorno, y por otro lado los niveles sonoros provocados por la maquinaria y por las actividades de carga y descarga que previsiblemente se desarrollarán en la terminal de Vicálvaro.

Según la modelización acústica realizada se ha determinado que no se superarán los valores límite de inmisión de ruido aplicable a nuevas infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias, incluidos en la Tabla A1 del anexo III del Real Decreto 1367/2007, en los periodos diurno y vespertino.

Durante el periodo nocturno se superan estos límites en los siguientes edificios:

Edificación número	Uso	Coordenadas		Nivel calculado		
		X	Y	$L_d$	$L_e$	$L_n$
2	Docente	449.456	4.472.537	54.2	54.6	55.7
3	Terciario	449.572	4.472.569	62.8	64.7	64.2
6	Residencial	449.629	4.472.643	54.5	56.5	56.0
19	Residencial	450.305	4.473.176	50.2	52.3	52.4
20	Residencial	450.437	4.473.286	50.0	52.3	52.7
21	Residencial	450.462	4.473.310	51.0	53.2	53.5
31	Residencial	450.387	4.474.029	57.2	56.8	52.5

El promotor indica, en cuanto al edificio docente que, en el mismo no se desarrolla actividad nocturna, y en cuanto a las edificaciones de carácter residencial en las que se superan los límites de niveles nocturnos establecidos para las áreas residenciales, estas se encuentran en áreas de uso industrial existente, y al otro lado de la carretera M-824, es decir, soportan ruido cuyo origen principal es el tráfico rodado que discurre por esta carretera. Otras edificaciones potencialmente afectadas deberán ser expropiadas al construir los viales de acceso a la terminal, durante la Fase B.

El valor  $L_{Amax}$  calculado para las fachadas de los edificios tampoco excede de valores límite de inmisión máximos de ruido aplicables a infraestructuras nuevas infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias, establecidos en la Tabla A2 del Anexo III del Real Decreto 1367/2007.

Por tanto, no se ha realizado a priori una propuesta de medidas correctoras.

El estudio complementario realiza un cálculo de niveles sonoros originados por el tráfico de vehículos con origen/destino la terminal por los viales de acceso a la misma. El escenario final estudiado contempla la conexión con la M-45, con la modificación de la alternativa 2 adoptada tras la información pública, concluyendo que no se superan los valores límite de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras viarias establecidos en la tabla A1 del anexo III del Real Decreto 1367/2007, con la excepción de una de las edificaciones que serán expropiadas en la Fase B de la construcción de los viales.

Para completar el análisis realizado, el promotor ha calculado la sinergia de los niveles sonoros provocados por la actividad de la terminal de Vicálvaro, con los provocados por la actividad que se desarrolla en la actualidad en el Puerto Seco de Coslada. Los resultados muestran que no se produce superación de los objetivos de calidad acústica. No obstante, debe considerarse la cercanía de un centro docente y un centro asistencial. Por ello, se llevará a cabo un análisis detallado de los niveles de inmisión que se registrarían en ambas edificaciones, con la finalidad de estudiar la necesidad de implantar algún tipo de medida correctora en la zona.

El CEDEX considera que en conjunto, los cálculos planteados, los resultados obtenidos y los datos existentes sobre usos y zonificación acústica, parecen indicar que no es necesaria la adopción de medidas correctoras específicas para cumplir con la normativa vigente.

En cuanto al impacto acústico en fase de construcción, según el promotor las zonas donde más ruido se va a producir son las Zonas de Instalaciones auxiliares (ZIA).

El documento complementario incluye las siguientes recomendaciones: limitar el uso de la maquinaria que provoque molestias al período diurno y vespertino; realizar apantallamientos acústicos provisionales entre las máquinas ruidosas y los edificios residenciales; para equipos autónomos y de baja movilidad se realizarán encapsulamientos acústicos incluyendo sus pertinentes silenciadores; exigir que la maquinaria empleada durante el proceso de las obras que tenga un nivel de potencia acústica garantizado inferior a los límites fijados por la Directiva 2000/14/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de mayo de 2000; acometer los procesos de carga y descarga sin producir

impactos directos sobre el suelo; evitar la utilización de contenedores metálicos; limitar el número de máquinas que trabajen simultáneamente.

En relación con la Zona de Instalaciones auxiliares (ZIA) 4, dada la proximidad de edificios residenciales se pidió al promotor que estudiase una ubicación alternativa, y que en caso de mantenerse, se evaluase el impacto sobre las edificaciones residenciales existentes en la zona, detallando las medidas preventivas y correctoras para minimizarlo durante la fase de construcción. El promotor indica que este emplazamiento se definió en base a necesidades del proyecto, ya que se localiza en una zona próxima a túneles y en un extremo de la zona de actuación, habiéndose descartado la posibilidad de localizar la ZIA en otro emplazamiento.

El documento complementario incluye una modelización del ruido durante la fase de obras en la ZIA 4, introduciendo en el modelo como fuentes puntuales una serie de máquinas tipo determinadas. De esta forma se han obtenido los niveles de ruido en las fachadas de los edificios. Se ha delimitado una zona donde debería ubicarse las fuentes de ruido, en un búfer superior a 25 metros de las fachadas de los edificios, de esta forma se conseguirá que los niveles estén por debajo de los 65 dBA en el periodo diurno y vespertino, conforme a los objetivos de calidad descritos en la tabla A del anexo II, aplicables a áreas urbanas existentes, del Real Decreto 1367/2007, modificados posteriormente por el Real Decreto 1038/2012.

En cuanto a las medidas correctoras, además de las propuestas con carácter general para la fase de construcción, para la ZIA 4 se propone realizar apantallamientos provisionales adecuadamente dimensionados en longitud y altura, limitar el uso de la maquinaria más molesta a los periodos diurno vespertino, y monitorizar de forma continua el nivel de ruido de las obras en esta ZIA.

4.2.5 Impacto por vibraciones.—La documentación complementaria incluyó una ampliación del estudio de vibraciones. Se evaluó la situación preoperacional y la situación en fase de explotación. Asimismo, se elaboró un listado exhaustivo de edificaciones que se encuentran a una distancia menor de 75 m del eje de las vías ferroviarias, sobre la que se centra el análisis.

Se considera que la principal fuente vibratoria es la producida por la circulación de trenes siendo el resto de fuentes (tráfico de pesados, grúas de movimiento de contenedores, grupos compresores, etc.) no significativas en relación con el paso de trenes.

De los resultados obtenidos se concluye que en la situación actual no se superan los límites establecidos por la legislación vigente (tabla C del anexo II del Real Decreto 1367/2007, Decreto 55/2012 de la Comunidad de Madrid, Ordenanza del Ayuntamiento de Madrid, de 7 de marzo de 2011 y Ordenanza municipal de protección del medio ambiente del Ayuntamiento de Coslada, de 15 de marzo de 2002) en los edificios aledaños al proyecto de cuadruplicación de vías. En cuanto a la terminal, teniendo en cuenta que la velocidad media de la circulación de los trenes es inferior, cabe esperar que tampoco se superen los valores límite en las edificaciones próximas.

En cuanto a la fase de construcción no se aporta una estimación de los niveles de vibración esperados, al no disponer en fase de estudio informativo con un plan de obra detallado. Según la documentación complementaria las zonas en las que se generará mayor impacto por vibraciones serán las de construcción de túneles y la ZIA 4, por lo que el proyecto de construcción deberá recoger una serie de medidas preventivas y correctoras como son: la monitorización de vibraciones; información al público; limitación de la velocidad de perforación del túnel y optimización el régimen de funcionamiento de las máquinas o herramientas utilizadas; disponer de herramientas de valoración continua de los niveles vibratorios y sistemas automáticos de alarmas para verificar que no se superan los valores de inmisión por vibraciones en los edificios próximos, etc. Asimismo, se mantendrá un especial cuidado siempre que se vaya a realizar hinca en el terreno a menos de 30 metros de los edificaciones especialmente sensibles (edificios docentes y residenciales).

En la ZIA 4 se ubicará cualquier fuente vibratoria lo más alejada posible de los edificios, se instalarán elementos antivibratorios adecuadamente dimensionados en todas las

máquinas que puedan transmitir vibraciones a edificios próximos, y se emplearán máquinas excavadoras, martillos o similares de menor tamaño si fuera necesario.

El CEDEX considera estas medidas adecuadas, si bien considera necesario que en fases posteriores de definición del proyecto se incluya una comprobación de que los niveles de vibración en las zonas más sensibles (tramos de cuadruplicación de vía en túnel, entre pantallas, y en la ZIA 4) no superan los límites establecidos tomando en consideración las técnicas constructivas y el plan de obra previsto.

En cuanto a la fase de explotación, según la documentación complementaria aportada, teniendo en cuenta los resultados de las mediciones de vibraciones «in situ» llevadas a cabo en la zona más desfavorable, las previsiones realizadas y el análisis de los resultados de vibración obtenidos, se puede determinar que según las distancias a las que se encuentran los edificios de cualquier tipología, los niveles de inmisión de vibraciones previsibles se encontrarán por debajo de los niveles máximos autorizados por la legislación vigente, tanto para la cuadruplicación de la vía de contorno como para la terminal de mercancías de Vicálvaro, concluyendo que no será necesario adoptar medidas correctoras.

El CEDEX considera que existen dudas acerca del ajuste del modelo de predicción de vibraciones propagadas sobre el terreno y su aplicación a las secciones en túnel o entre pantallas, por lo que será necesario verificar en fases posteriores del proyecto las conclusiones obtenidas para el tramo inicial de cuadruplicación de la vía de contorno.

El promotor indica que en fases posteriores del proyecto se valorará la adopción de posibles medidas preventivas o correctoras con objeto de asegurar que no exista afección por vibraciones.

4.2.6 Planeamiento urbanístico.—Las actuaciones para Cuadruplicación de la Vía de contorno, al discurrir paralelamente a las vías existentes, esencialmente ocupan suelos calificados como Sistema General de Infraestructuras, clasificado para uso ferroviario, en el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid (1997). No obstante, según el ayuntamiento de Madrid se produce afección a pequeñas franjas de terreno con los siguientes usos: zona verde, uso lucrativo, suelo urbano no consolidado y viario.

En cuanto a la Terminal de Mercancías de Vicálvaro, se desarrolla principalmente sobre suelos clasificados como zona de Servicios de Transporte Ferroviario, aunque presenta una pequeña ocupación en una zona verde y una zona industrial, según el Ayuntamiento de Madrid.

La alternativa seleccionada por el estudio informativo para los accesos viarios se desarrolla según lo previsto en el Plan General de Ordenación de Madrid y el Plan General de Ordenación de Coslada (1995). Presentando pequeñas afecciones a una zona industrial y viarios, según el Ayuntamiento de Madrid. No obstante, el Ayuntamiento de Coslada solicitó que se modificase la conexión con la M-45 para evitar la afección al Parque del Humedal, aprovechando el viario de la actuación urbanística de El Cañaveral, estando la conexión de la M-824 con la M-45 a través de este viario ya prevista en la Revisión del Plan General de Madrid. Dicha modificación fue aceptada por el promotor, como ha quedado reflejado en el apartado 3.2.2 de la presente declaración.

4.2.7 Afecciones sobre el tráfico rodado.—La nueva estación intermodal de Vicálvaro originará un incremento del tráfico de vehículos pesados en los accesos a la misma y carreteras y vías rápidas próximas. El estudio informativo desarrolla una prognosis del tráfico viario que, a través de las carreteras M-201 y M-824 se conducirá hacia la M-40 y M-45, además de considerar la M-214, concluyendo que estando proyectada la duplicación de la M-201 y la M-824 no existirán problemas de saturación.

No obstante se solicitó al promotor que profundizase en dicho estudio, considerando la capacidad de los accesos a dichas vías de apoyo para acoger los tráficos de la estación intermodal, y la posibilidad de que parte del tráfico se dirija hacia la M-21 a través de la avenida de la Constitución y la calle Virgen de la Cabeza. Asimismo, se debían considerar los impactos sinérgicos producidos por la coincidencia en la zona del proyecto con otras instalaciones ya en funcionamiento, como el Puerto Seco de Coslada, o desarrollos

urbanísticos/comerciales, como el Plan Especial Corte Inglés/Hiperpor de Coslada o el centro comercial Espacio Cañaveral.

La documentación complementaria incluye una ampliación del estudio de tráfico. En dicho documento se considera que la salida del tráfico pesado hacia la M-21 por la Avenida de La Constitución y la calle Virgen de la Cabeza, no presentan una alternativa atractiva frente a los accesos directos al viario de gran capacidad previstos, principalmente hacia la M-45 propuestos. Ya que presentan numerosos semáforos, una limitación de 30 km/h en muchos puntos, y además numerosos pasos de cebra con badenes elevados que no son aptos para el tránsito con mercancías pesadas.

En las vías principales de apoyo, M-40 y M-45, la repercusión de los tráficos de vehículos pesados generados por la terminal de mercancías no reviste una gran notoriedad.

Atendiendo a la capacidad del viario, la M-40 es la que muestra una mayor intensidad de tráfico en ambas conexiones, norte y sur; ofreciendo un nivel de servicio C en el tramo norte y un nivel F o E, según sentido, en el tramo sur en el período horario de máxima carga. No obstante, ante la escasa relevancia de los flujos de vehículos pesados aportados en cada uno de los enlaces, la actuación no altera los niveles de servicio.

El encaminamiento de los vehículos pesados vinculados a la terminal intermodal a través de la M-45 no ofrece dificultad, ya que ésta garantiza un nivel de servicio A en sentido ascendente y B en sentido descendente, en el momento de máxima carga, manteniendo capacidad residual para acoger otros flujos adicionales. Asimismo, en este caso tampoco se producen cambios en los niveles de servicio de esta vía.

En cuanto a las sinergias con otras posibles futuras actuaciones, como centros Espacio Cañaveral y Corte Inglés de Coslada, el promotor ha cuantificado los camiones que incorporaría la actividad de la terminal a la red viaria actual en comparación con el aporte que producirían los planes especiales de los centros comerciales, concluyendo que el incremento debido a la terminal es poco significativo.

El estudio de tráfico concluye que la Terminal de Mercancías de Vicálvaro sustituye a las existentes, especialmente Abroñigal, por lo que parte de los tráficos no serán de nueva generación. A nivel global debe considerarse además que uno de los objetivos del proyecto es la captación por el sistema ferroviario, de tráficos que actualmente se realizan por carretera.

Por último, en cuanto a la conexión directa de la terminal con la M-21 y con la R-3, el promotor desestimó dichas propuestas suscitadas en algunas alegaciones recibidas durante la información pública. En el caso de la M-21, por ser funcionalmente redundante y técnicamente muy complicado; y en el caso de la R-3, debido a la poca perspectiva de utilización al tratarse de una vía de peaje y a la inviabilidad de su ejecución. Asimismo, señaló que la conexión entre el Centro de Transportes de Coslada y la M-214 no tiene relación directa con los objetivos funcionales de la actuación y por tanto no se incluye en el estudio informativo. No obstante, en caso de que durante la redacción del proyecto constructivo, la ejecución de dicho acceso rodado estuviera prevista por parte del Ayuntamiento de Coslada, se analizará y asegurará que no se invalide su ejecución.

**4.2.8 Patrimonio cultural.**—Según el estudio de impacto ambiental la cuadruplicación de la vía de contorno discurre junto al yacimiento los Almendros, dentro del dominio público ferroviario, y junto al Yacimiento de la Alameda de Osuna/El Capricho, aunque este último se sitúa a unos 60 metros de la traza.

La subestación de tracción de O'Donnell y su acometida se sitúan junto al Yacimiento Paleontológico de O'Donnell, aunque debe tenerse en cuenta que la subestación se construirá sobre terrenos ya removidos, y que las acciones ligadas a la acometida son de escasa entidad.

Las actuaciones de la remodelación de la Terminal de Vicálvaro podrían afectar al yacimiento CM/0049/004, a los yacimientos Trinchera del ferrocarril y Caserío de Ambroz, estando situados todos estos elementos dentro del dominio público ferroviario.

En cuanto al acceso viario a la terminal desde la M-45, según el promotor no se espera afección sobre elementos conocidos del patrimonio (yacimiento El Cañaveral). Sin

embargo debe tenerse en cuenta que se desarrollan sobre terrenos que no han sido prospectados.

El estudio de impacto ambiental prevé incorporar una prospección arqueológica al proyecto de trazado y construcción, en las zonas de nueva ocupación fuera del dominio público ferroviario, definiendo las medidas preventivas y correctoras derivadas. Asimismo, se propondrán medidas para garantizar la integridad del yacimiento de O'Donnell. Además, se propone un seguimiento arqueológico por equipo técnico especializado durante la fase de movimientos de tierra. Todas estas actuaciones se realizarán en coordinación con la Dirección General de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid.

4.2.9 Vías pecuarias.–Según el estudio de impacto ambiental, la cuadruplicación de las vías de contorno no incrementa la afección sobre las vías pecuarias, por encontrarse las presentes en el ámbito de estudio ya afectadas por las infraestructuras existentes, o no alterarse las reposiciones existentes.

En cuanto a la Terminal de Mercancías de Vicálvaro, las actuaciones previstas no afectarán a vías pecuarias. En cuanto a los accesos viarios, las actuaciones interceptarán la vereda del camino Viejo de Alcalá, ya afectada por la M-201.

Como medidas para la protección y conservación de las vías pecuarias durante la ejecución de las obras, el estudio de impacto ambiental ha previsto que no deberá interrumpirse el tránsito de ninguna de ellas por acopio de materiales, estacionamiento de maquinaria, etc. Asimismo, se atenderá a lo establecido en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias y Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.

#### 4.3 Seguimiento ambiental de las medidas propuestas.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental que tiene por objeto garantizar la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras previstas, así como prevenir o corregir las posibles disfunciones con respecto a las medidas propuestas o a la aparición de efectos ambientales no previstos.

La ejecución del programa de vigilancia ambiental se llevará a cabo en dos fases diferentes, una primera, de verificación de los impactos previstos, y una segunda, de elaboración de un plan de control de respuesta de las tendencias detectadas.

Durante los trabajos de control y vigilancia se elaborarán los siguientes informes técnicos: informe antes del acta de comprobación del replanteo; informes semestrales durante las obras; informe final antes del acta de recepción de la obra; informe con periodicidad semestral durante los tres años siguientes al acta de recepción de la obra. Asimismo, de forma previa al comienzo de las obras el contratista deberá presentar un manual de buenas prácticas ambientales.

### 5. Condiciones al proyecto

Dado que el promotor no ha considerado incluir en el proyecto objeto de esta evaluación ambiental los tendidos eléctricos que pudieran ser necesarios para el abastecimiento de energía a la Terminal de Vicálvaro, deberán considerarse los efectos acumulativos y sinérgicos de estos con la infraestructura viaria en el marco de la evaluación ambiental ordinaria de los proyectos de infraestructura eléctrica.

Para la realización del proyecto, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y en la documentación complementaria, así como las siguientes condiciones:

#### 5.1 Protección de la hidrología subterránea.

El proyecto constructivo incluirá un estudio detallado de la hidrología subterránea en el trazado de la Cuadruplicación de la Vía de Contorno, que permita confirmar la presencia y características de niveles colgados de aguas subterráneas, a la vista del cual se propondrán las medidas preventivas y correctoras adecuadas. Dicho estudio deberá ser informado a la Confederación Hidrográfica del Tajo.

#### 5.2 Protección de la flora amenazada.

El proyecto constructivo incluirá un inventario botánico específico destinado a detectar la presencia de *Cynara tournefortii* y *Malvella sherardiana* en el área de actuación de la Terminal de Mercancías de Vicálvaro, que deberá ser elaborado por técnico competente. Del análisis de los datos obtenidos, se deducirá la necesidad de proponer medidas para paliar posibles afecciones. Este estudio deberá ser informado a la Dirección General de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.

#### 5.3 Gestión de excedentes de excavación.

Los excedentes de excavación se destinarán preferentemente a la explotación de minera de Tolsa, SA, situada junto a la Terminal de Mercancías de Vicálvaro, para lo que será precisa la autorización del órgano competente en materia medioambiental de la comunidad autónoma, conforme a lo establecido en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

#### 5.4 Protección frente al ruido en fase de explotación de la Cuadruplicación de la Vía de Contorno.

El proyecto constructivo incluirá un estudio más detallado de ruido que defina y calcule con mayor exactitud la eficacia de las medidas correctoras que sean precisas para que se cumplan los valores límite de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias, según lo establecido en el artículo 23 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

#### 5.5 Protección frente al ruido en fase de explotación de las instalaciones ferroviarias y accesos viarios de la Terminal de Mercancías de Vicálvaro.

El proyecto constructivo de las instalaciones ferroviarias y accesos viarios a la Terminal de Mercancías de Vicálvaro incluirá un estudio más detallado de ruido en el que se definan y calcule la eficacia de las medidas correctoras que sean precisas para que se cumplan los valores límite de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias establecidos en el artículo 23 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

#### 5.6 Protección frente al ruido producido en las actividades desarrolladas en la Terminal de Mercancías de Vicálvaro.

El proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios en la Terminal de Mercancías de Vicálvaro incluirá un estudio más detallado de ruido que propondrá aquellas medidas que sean necesarias para asegurar que se cumplen los valores límite de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras portuarias y a nuevas actividades establecidos en el artículo 24 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

#### 5.7 Protección frente a las vibraciones producidas en fase de explotación de la Cuadruplicación de la Vía de Contorno y de la Terminal de Mercancías de Vicálvaro.

Los proyectos constructivos incluirán estudios de vibraciones más detallados que definirán y calcularán la eficacia de las medidas correctoras que sean precisas para que se cumplan los objetivos de calidad acústica para vibraciones, establecidos en la tabla C del anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido. Dichas medidas se adoptaran también en el caso de que no se superen los objetivos de calidad acústica anteriormente citados, pero se alcancen valores próximos a ellos.

## 5.8 Zona de instalaciones auxiliares ZIA 4.

El proyecto constructivo analizará la posibilidad de localizar un nuevo emplazamiento para la ZIA 4 de la Cuadruplicación de la Vía de Contorno. En caso de que esto no resulte posible se realizará un diseño de la misma que minimice las afecciones por generación de partículas en suspensión, ruido y vibraciones, asimismo se dispondrán todas las medidas correctoras necesarias para garantizar que no se superan los niveles de ruido y vibraciones establecidos por la normativa vigente.

## 5.9 Protección de las vías pecuarias.

La ocupación temporal, definitiva, o en su caso, modificación del trazado de vías pecuarias deberá contar con la autorización del organismo competente, conforme a lo establecido en la Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.

## 5.10 Protección del patrimonio cultural.

De forma previa a la redacción del proyecto de trazado y construcción se realizará un proyecto de actuación arqueológica y paleontológica de acuerdo con lo prescrito en la Hoja Informativa elaborada por la Dirección General de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid, en cumplimiento del artículo 30 de la Ley 3/2013, de 18 de junio, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid.

## 5.11 Especificaciones para el seguimiento durante la fase de construcción.

El control del incremento del nivel sonoro como consecuencia de las actividades de la obra se realizará conforme a lo establecido en el artículo 15. Cumplimiento de los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas acústicas del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Los proyectos constructivos incluirán un programa detallado de seguimiento para comprobar que los niveles de vibración en las zonas más sensibles (tramos de cuadruplicación de vía en túnel, entre pantallas, y en la ZIA 4) no superan los límites establecidos en la tabla C del anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

Para ello se dispondrán, en el entorno de la ZIA 4, herramientas de valoración continua de los niveles de ruido y vibración en los edificios próximos, con sistemas automáticos de alarma en caso de superación de los niveles máximos, y se diseñará un protocolo de actuación en el que se detallen las medidas a tomar de forma inmediata para garantizar que no se superan los valores de inmisión por vibraciones y por ruido.

Los informes de seguimiento tendrán una periodicidad trimestral durante la construcción.

## 5.12 Especificaciones para el seguimiento durante la fase de explotación.

El control del incremento del nivel sonoro como consecuencia del tránsito de trenes y vehículos pesados por las nuevas infraestructuras se realizará conforme a lo establecido en el artículo 25. Cumplimiento de los valores límite de inmisión de ruido aplicables a los emisores acústicos del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Dichos controles incluirán mediciones de forma previa al inicio de las obras.

Las mediciones se realizarán como mínimo para las siguientes edificaciones: 2, 5, 6, 11, 12, 19, 20, 21, 31, 47, 48, 49, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 60, 87, 106 y 111.

Los informes de seguimiento tendrán una periodicidad semestral durante la explotación.

En consecuencia, la Secretaria de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Remodelación del sistema de transporte ferroviario de mercancías en el entorno de la ciudad de Madrid, remodelación de la terminal de Vicálvaro y accesos viarios, y cuadruplicación de la vía de contorno, al concluirse que siempre y cuando se realice en la alternativa y las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedarán adecuadamente protegidos el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 3 de mayo de 2017.–La Secretaria de Estado de Medio Ambiente, María García Rodríguez.

