

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

15936 *Resolución de 27 de noviembre de 2020, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Nuevo complejo ferroviario de la estación de Madrid-Chamartín.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el grupo 7 c) del anexo II de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, por consiguiente el trámite correspondiente sería la evaluación de impacto ambiental simplificada, sin embargo por petición del promotor el proyecto se somete al procedimiento de evaluación impacto ambiental ordinaria por lo que habiéndose sometido al mencionado procedimiento, con carácter previo a su autorización administrativa, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 41 de la citada Ley.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el estudio informativo del proyecto, el estudio de impacto ambiental (EsIA), el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor y las consultas adicionales realizadas.

A. Identificación del promotor del proyecto y del órgano sustantivo. Descripción del proyecto y de los elementos ambientales significativos de su entorno

A.1. Promotor y órgano sustantivo del proyecto.

Con fecha de 24 de septiembre de 2019 tiene entrada en esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el proyecto «Nuevo complejo ferroviario de la estación de Madrid-Chamartín» procedente de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Fomento, actuando como órgano sustantivo y promotor de dicho proyecto.

A.2. Descripción del proyecto: Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.

A.2.1. Objeto y justificación.

El objeto del presente proyecto es la modificación del complejo ferroviario de la estación de Madrid-Chamartín, así como su esquema de explotación actual tanto a nivel de vías y andenes como del edificio de viajeros, para atender al aumento de circulación de alta velocidad en la ciudad de Madrid.

El promotor solicita someter el proyecto a una tramitación ambiental ordinaria basándose en la magnitud del proyecto, la importancia estratégica de la terminal de Chamartín en la red ferroviaria actual, la implicación en el plan de ordenación del municipio de Madrid y la gran cantidad de intervinientes. Si bien el ámbito de actuación carece de valores ambientales inalterados, al tratarse de una zona totalmente urbanizada, la importancia estratégica de la estación de Chamartín y su relevancia en la mejora de la

competitividad del sector ferroviario, su influencia en el ordenamiento de la ciudad y el hecho de que supone un gran núcleo de transporte y comunicaciones clave del país, se consideran razones suficientes para enmarcar el proyecto en el artículo 7.1 d) de la ley de evaluación ambiental.

A.2.2. Localización.

La estación de Chamartín se sitúa en la zona Norte de la ciudad de Madrid, en el distrito que da nombre a la propia estación de ferrocarril. El ámbito de la estación y su playa de vías comprende el espacio delimitado por la red viaria perimetral que conforman las calles de la Hiedra, Rodríguez Jaén, Agustín de Foxá y Padre Francisco Palau y Quer, y, a su vez, por los recintos de Caracolas y Correos.

A.2.3. Alternativas.

El estudio de alternativas está muy limitado por la ubicación del proyecto dentro de un núcleo urbano consolidado. En todo caso se han considerado las siguientes:

Alternativa 0: sin la realización de este proyecto no se podrían desarrollar las diversas puestas en servicio actualmente en marcha o planificadas, las cuales se encuentran orientadas tanto a la mejora del transporte de media y larga distancia en el caso de la red de alta velocidad, como a la mejora y potenciación de las de cercanías en el caso del transporte urbano de corto recorrido.

Alternativa seleccionada: La actuación en vías, andenes y en el edificio de viajeros se sintetiza en las siguientes actuaciones:

- Ampliación final de la estación incrementando 6 nuevas vías (26 a 31) de ancho internacional (en adelante UIC, Union Internationale des Chemins de Fer) en el sector este de la estación incluyendo 3 nuevos andenes de 420 m de longitud y 9 m de anchura.

- Establecimiento de un salto de carnero bajo las vías de la línea de alta velocidad (en adelante LAV) Madrid-Valladolid.

- Nueva configuración de vías habilitando la posibilidad de un nuevo corredor de salida en vía doble y ancho UIC hacia el Aeropuerto de Barajas-Adolfo Suárez, entre Chamartín y Fuente de la Mora. En el cruce con la M-30 se requiere desplazar las dos vías generales de la Línea de Alta Velocidad (en adelante LAV). Madrid-Valladolid ocupando la posición de las actuales vías de acceso al Centro de Tratamiento Técnico (en adelante CTT) de ancho UIC, que son repuestas para doble vía en el siguiente vano de la M-30. Así, la vía sentido Chamartín se adosará a la actual vía de ancho ibérico aprovechando el túnel existente que permite su cruce bajo la A-1, mientras que para la vía sentido Barajas es necesario la ejecución de un nuevo túnel en mina bajo la A-1.

- Ampliación del vestíbulo actual de acuerdo a la geometría final de vías y andenes y creación de una nueva terminal al Norte de los andenes, que permita eventualmente la segregación de salidas y llegadas, quedando ambas terminales divididas en áreas de alta velocidad y convencional (cercanías, media distancia y larga distancia de ancho ibérico) independientes y conectadas entre sí.

- Conexión con el intercambiador de la red de metro y cercanías mediante un nuevo paso inferior bajo las vías de alta velocidad.

- Definición de las instalaciones y oficinas necesarias de cualquier tipo, que se requieran para la puesta en servicio de la estación, tanto de carácter general como específico relacionado con el servicio ferroviario.

- Establecimiento de nuevas áreas para los usos asociados a los vestíbulos que habilitan un correcto funcionamiento de la estación (centro de viajes y área de venta de operadores, carga y descarga, aseos, cuartos de limpieza y mantenimiento, consignas y otras dependencias auxiliares).

- Establecimiento de nuevos aparcamientos para cubrir la demanda de viajeros, así como las necesidades de las instalaciones y oficinas complementarias.

– Adecuación e integración de las zonas exteriores de la estación, tales como el puesto de mando y las plazas de acceso incluyendo bolsa de taxis de llegadas y salidas, áreas de parada momentánea, autobuses, etc.

Solo se han contemplado dos alternativas: la no ejecución y la ejecución del proyecto. El promotor justifica no haber estudiado más alternativas en base a los siguientes argumentos:

– Respecto a la ubicación: la estación de Chamartín supone un centro neurálgico de la red ferroviaria española consolidado en la ciudad de Madrid, prestando en la actualidad servicio tanto a diversas relaciones de cercanías, media y larga distancia en ancho ibérico como a la totalidad de servicios de alta velocidad del norte y noroeste de España. Así, teniendo en cuenta los servicios que actualmente son soportados por la estación, se descarta una ubicación distinta a la actual que obligue a modificar las infraestructuras existentes que confluyen en la estación, lo que generaría un mayor impacto económico y ambiental y no supondría ninguna ventaja apreciable en la explotación de la red.

– Respecto al diseño: las diferentes posibilidades de diseño estudiadas para la determinación de la solución funcional óptima tanto para los espacios de atención al viajero como para la playa de vías y andenes que permitan la operatividad necesaria para su adecuada explotación, de acuerdo a criterios de máxima flexibilidad en la operación ferroviaria y el máximo aprovechamiento de la infraestructura existente, así como los diversos condicionantes geométricos, funcionales y de compatibilidad con el resto de actuaciones en marcha en el recinto de la estación, obligan a descartar soluciones alternativas por incompatibilidad con las infraestructuras existentes, por mayor afección sobre las mismas e imposibilidad o mayor dificultad en su ejecución.

A.2.4. Alcance de la evaluación.

La presente evaluación ambiental se realiza sobre el proyecto «Nuevo complejo ferroviario de la estación de Madrid-Chamartín», y no comprende el ámbito de la seguridad y salud en el trabajo ni de seguridad ferroviaria, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos, y están fuera del alcance de la evaluación de impacto ambiental.

A.3. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

Clima: siguiendo la clasificación climática de Köppen, el proyecto se ubica en una zona caracterizada por un clima templado con verano seco y caluroso, donde la temperatura media del mes más frío está comprendida entre los 0 y los 18°C, con un periodo marcado seco en verano (julio y agosto fundamentalmente) y temperaturas del mes más cálido superior a los 22 °C.

Aire: los contaminantes atmosféricos más importantes vinculados al medio urbano, por sus efectos sobre la salud, son las partículas (PM), el dióxido de nitrógeno (NO₂) y las moléculas precursoras del ozono troposférico (O₃). En la Comunidad de Madrid las actividades responsables de la calidad del aire urbano son, fundamentalmente, aquellas derivadas del transporte, aunque también influyen apreciablemente la industria y la calefacción. La estación más cercana al ámbito de la zona de estudio es la estación de Plaza de Castilla, la cual mide: NO₂, PM₁₀ y PM_{2,5}. En el año 2016, en la estación de Plaza de Castilla se produjeron 6 superaciones de PM₁₀, y 4 superaciones de NO₂.

Geología: de acuerdo con la Hoja 559 «Madrid», el ámbito de proyecto queda englobado en la unidad terciaria denominada «Arenas arcósicas de grano grueso y arcillas pardas y rojizas». La zona de proyecto se sitúa sobre terrenos de litología detrítica de permeabilidad media. El Lugar de Interés Geológico más cercano al proyecto se ubica a 6 km.

Suelos: la estación de Chamartín y el acceso a Barajas queda circunscrito a terrenos urbanos, no existiendo en los mismos suelos naturales, con valor agrológico o en general ecológico, puesto que el estrato más superficial del suelo consiste en un relleno antrópico.

Agua: las actuaciones se localizan dentro de la Demarcación Hidrográfica del Tajo, en la subcuenca del río Jarama. En líneas generales, y al encontrarse en una zona urbana,

no se identifican cauces superficiales de carácter natural. En las cercanías de la actuación, se localiza los arroyos de Valdebebas y Valdevivor.

Las actuaciones de estudio se ubican sobre la masa de agua subterránea 030.010 «Madrid: Manzanares-Jarama» localizada entre los ríos Manzanares, al Oeste y Jarama, al Este.

Vegetación: en el ámbito de estudio corresponde al arbolado urbano presente en la estación de Chamartín y sus calles y terrenos adyacentes. Los Hábitat de Interés Comunitario (en adelante HIC) más cercanos son 6420 «Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del *Molinion-Holoschoenion*» y 92A0 «Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*»; sin embargo, a pesar de la identificación de los mismos en la cartografía, en la realidad la zona se encuentra urbanizada con presencia de calles, paseos y edificaciones. Aun así, dichos HIC quedan lejos de la actuación.

Fauna: existe la asociada a los parques y jardines y las instalaciones o actividades antrópicas. Estas especies son cosmopolitas y oportunistas y su valor de conservación no es elevado. El grupo de vertebrados más abundantes son las aves, donde destacan el gorrión común (*Passer domesticus*), la paloma doméstica (*Columba livia*), el mirlo (*Turdus merula*), la urraca (*Pica pica*) y la lavandera (*Motacilla alba*). Entre los mamíferos, abundan el ratón (*Mus musculus*) y la rata (*Rattus norvegicus*).

Espacios protegidos: el Área Importante para la Conservación de las Aves (en adelante IBA, Important Birds áreas) más cercana dista 5,5 km del punto más cercano de actuación y es la número 71 «El Pardo-Viñuelas». Por otro lado, ni la estación ni el acceso a Barajas se encuentra en ningún espacio natural protegido por ninguna de las figuras legales de protección existentes. Los más próximos a la zona de actuación se encuentran a una distancia mínima de 3 km aproximadamente y son los siguientes: Reserva de la biosfera del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares; Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares; Zona de Especial Conservación (en adelante ZEC) «Cuenca Alta del río Manzanares» y Zona de Especial Protección para las Aves (en adelante ZEPA) «Monte de El Pardo».

Patrimonio cultural: según el informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural, el proyecto no afecta a ninguna zona arqueológica declarada ni a ningún yacimiento arqueológico recogido en el Catálogo Geográfico de Bienes Inmuebles del Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid. Sin embargo, en la zona de actuación sí encuentran varios elementos pertenecientes al subtipo «Monumentos urbanos» y más concretamente las esculturas denominadas «Torso» y «Ola a ritmo de Txalaparta». Además, dentro de las obras de arte incluidas en la propia estación destaca el mosaico denominado «El espejo de un viaje infinito (1989)».

Por último, en lo que al patrimonio cultural se refiere destacar los denominados «Viajes del Agua» que son antiguas galerías de conducción del agua. Dos de estos viajes principales denominados Alcubilla y Castellana son de especial relevancia ya que discurren en las proximidades de la zona de actuación.

Bienes materiales: la actuación intercepta a dos vías pecuarias; la identificada como «Cañada» ubicada junto a la actual estación (calle Mateo Inurria); y la vía pecuaria «Cordel del Camino de la Cuerda» que da continuidad al «Cordel de la Carretera de Miraflores» a la altura del nudo M-11 y la circunvalación M-30.

Por otro lado, el proyecto no afecta a ningún monte de la Comunidad de Madrid, siendo el más cercano el Monte del Pardo, coincidente con la ZEPA de la misma denominación.

Paisaje: el Ayuntamiento de Madrid dispone de un Plan de la Calidad del Paisaje Urbano de la ciudad de Madrid que contempla diferentes unidades de paisaje. Según su clasificación la zona de actuación se encuentra, fundamentalmente, en la unidad «paisaje en transformación». Las zonas de más valor paisajístico se corresponden con el paisaje del casco antiguo o paisajes de baja densidad no siendo este el caso de la estación de Chamartín.

B. Resumen del resultado del trámite de información pública y de las consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, y cómo se han tenido en consideración

Las administraciones públicas afectadas consultadas por la Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Fomento, y las contestaciones emitidas, se señalan en la tabla X (columna a) y las alegaciones recibidas en plazo en el periodo de información pública se especifican en la tabla Y.

Tabla X. Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados realizadas por el órgano sustantivo, y contestaciones

Consultados*	Columna a (Contestaciones a consultas del órgano sustantivo sobre el proyecto y el EsIA)
Ayuntamiento de Madrid.	Sí
Subdelegación del Gobierno de Madrid.	No
Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural. Ministerio para la Transición Ecológica.	No
Subdirección General de Evaluación Ambiental. Ministerio para la Transición Ecológica.	No
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica.	Sí
Confederación Hidrográfica del Tajo.	Sí
Oficina de Planificación Hidrológica. Confederación Hidrográfica del Tajo.	No
Presidencia de la Comunidad de Madrid.	No
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras. Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras.	Sí
Dirección General de Transportes. Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras.	No
Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.	Sí
Dirección General de Urbanismo y Suelo. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.	Sí
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura, Turismo y Transportes.	Sí
Amigos de la Tierra.	No
Ecologistas en Acción.	No
Greenpeace.	No
SEO/Birdlife.	No
Agencia Estatal de Meteorología.	No
Dirección General de Emergencia y Protección Civil. Ayuntamiento de Madrid.	Sí
Dirección General de Salud Pública. Consejería de Sanidad..	No

Consultados*	Columna a (Contestaciones a consultas del órgano sustantivo sobre el proyecto y el EsIA)
Dirección General de Protección Civil. Ministerio del Interior.	Sí
Subdirección General de Protección Civil. Consejería de Justicia, Interior y Víctimas.	Sí
Instituto Geológico y Minero de España.	No
Instituto Geográfico Nacional.	Sí

* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos.

Tabla Y. Alegaciones recibidas en la información pública

Compañía Mercantil Distrito Castellana Norte S.A.
Estudio Lamela, S.L.P.
Aguilera Ingenieros S.A.
Carlos Fernández Casado S.L.
Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos, S.A., S.M.E.

C. Resumen del análisis técnico del órgano ambiental

Con fecha de 24 de septiembre de 2019 tiene entrada en esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, el expediente completo del proyecto «Nuevo complejo ferroviario de la estación de Madrid-Chamartín», procedente de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria, actuando como órgano sustantivo y promotor de dicho proyecto.

Análisis técnico del expediente:

Durante el análisis técnico del expediente se comprobó que existía un incumplimiento del artículo 37. 2, f) e i) de la ley de evaluación ambiental respecto a la consultas por el órgano sustantivo, con carácter preceptivo, a los órganos con competencias en materia de prevención y gestión de riesgos derivados de accidentes graves o catástrofes, y a los órganos con competencias en materia de salud pública.

En consecuencia, mediante oficio de 6 de noviembre de 2019 se solicitó al órgano sustantivo la subsanación del trámite de consultas a las administraciones públicas afectadas y se le indicó expresamente que era necesario remitir el estudio de la vulnerabilidad del proyecto a las siguientes administraciones:

- a) Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Comunidad de Madrid.
- b) Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Suelo. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Comunidad de Madrid.
- c) Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura, Turismo y Transportes. Comunidad de Madrid.
- d) Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Tajo.
- e) Dirección General de Salud Pública de la Consejería de Sanidad. A esta Administración, además había que remitirle el EsIA completo ya que no había sido consultada anteriormente.

El 7 de febrero de 2020 se recibe oficio del órgano sustantivo, presentando un nuevo informe referente al trámite de consultas a las administraciones interesadas en el que se aportan las nuevas contestaciones del Servicio de Inspección de Prevención de Incendios de la Jefatura del Cuerpo de Bombero de la Dirección General de Emergencia y Protección Civil del Ayuntamiento de Madrid y de la Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad de la Comunidad de Madrid. Posteriormente, el 21 de febrero, se recibió un nuevo oficio del órgano sustantivo adjuntando dos nuevos informes recibidos en relación al proyecto, concretamente: de la Confederación Hidrográfica del Tajo y de la Subdirección General de Urbanismo de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad.

Finalmente la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico consideró necesario realizar las siguientes consultas: Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, Dirección General de Salud Pública, Calidad e Innovación del Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social, Subdirección General de Residuos de este Ministerio, Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, y la Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico del Ministerio de Educación, Cultura y Deportes.

Además, revisado el estudio de ruido presentado por el promotor, la Subdirección General de Evaluación Ambiental decidió realizar consultas más específicas a la entonces Subdirección General de Calidad del Aire y Medio Ambiente Industrial del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, así como al Ayuntamiento de Madrid, mediante oficios de 15 de noviembre de 2019. En la respuesta a la consulta del Ayuntamiento de Madrid que se recibió el 9 de junio de 2020, se incluye el informe del Servicio de Evaluación Ambiental, así como del Departamento de Control Acústico.

Esté último informe concluye que debido a las carencias detectadas no se puede determinar el impacto por ruido que generará el proyecto. Entre otras, se destacan las siguientes carencias:

- Se realiza una definición errónea del escenario actual preoperacional y futuro, faltando datos importantes en la modelización.
- Falta de actualización de los datos introducidos en la modelización del ruido «actual» 2017, basada en el horizonte temporal del 2010.
- Definición errónea del impacto por ruido sobre la población afectada, basado en criterios distintos a la legislación sectorial sobre el ruido.

Por consiguiente, el 16 de junio de 2020 se remitió oficio al órgano sustantivo para que, en base a las observaciones realizadas por el Departamento de Control Acústico, llevara a cabo las actuaciones necesarias para realizar una correcta evaluación del impacto acústico.

El 4 de septiembre de 2020 se recibe informe del órgano sustantivo incluyendo modificaciones al estudio acústico.

El 29 de septiembre de 2020 se recibió nuevamente informe del Departamento de Control Acústico del Ayuntamiento de Madrid donde concluye que, una vez aclaradas todas las cuestiones planteadas, se considera que el estudio acústico presentado cumple con los requerimientos establecidos en la legislación sectorial para valorar el impacto acústico y de vibraciones que producirá la entrada en funcionamiento del nuevo complejo ferroviario.

En referencia al arbolado afectado por la instalación, el 7 de agosto de 2020 se recibió informe de la Dirección General de Gestión del Agua y Zonas Verdes del Ayuntamiento de Madrid, en el cual tras analizar el inventario del arbolado incluido en el anexo 1 del apéndice 2 del EsIA, se autoriza la tala de ciertos ejemplares y se definen las medidas compensatorias que deberá adoptar el promotor en aplicación de lo establecido en la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano. Además, en este mismo informe se aclara que analizando los planos del EsIA se detectan ejemplares en la zona de actuación que no están incluidos en el inventario de arbolado y que por consiguiente se entiende que no se verán afectados, razón por la cual no se han incluido en su informe.

La conclusión de todas estas actuaciones se resume en el apartado de tratamiento de los impactos significativos del proyecto (C.2.).

Con la información hasta aquí recabada se elabora la declaración de impacto ambiental.

C.1 Tratamiento de los impactos significativos de la alternativa elegida.

A la vista del EsIA, de las contestaciones a las consultas realizadas por órgano sustantivo a las alegaciones recibidas, a la información complementaria aportada por el promotor y a los informes recabados en las consultas complementarias practicadas por el órgano ambiental, se reflejan a continuación los impactos más significativos del proyecto y su tratamiento.

C.1.1 Suelo, subsuelo, geodiversidad.

Las principales afecciones se prevén en la fase de obras, asociadas esencialmente a las excavaciones. Según la información obrante en el expediente el total de volumen excavado ascendería aproximadamente a unos 489.062 m³. Estas tierras excavadas excedentarias no pueden usarse para rellenos en la obra por lo que se opta por actividades de restauración o acondicionamiento. Concretamente, los excedentes se destinaran a antiguas explotaciones mineras que permitan la gestión de tierras de procedencia externa en sus Planes de Restauración del Espacio Afectado (PREN).

En lo que se refiere a la ocupación de terrenos, los suelos afectados son de titularidad del promotor, a excepción del ramal de acceso al aeropuerto de Barajas-Adolfo Suárez, que sí conlleva la ocupación de nuevos terrenos. El valor de la superficie de nueva ocupación asociada a la ejecución del nuevo ramal es de 0,73 ha. La ocupación total del proyecto presenta una superficie aproximada de 43,3 ha, que incluye la totalidad de las actuaciones (terrenos de titularidad del promotor y nuevos terrenos ocupados necesarios para la ejecución del ramal). Las mencionadas 0,73 ha se enmarcan dentro del ámbito del Área de Planeamiento Remitido (en adelante «APR») «16.03 Almacenes Manoterías», más concretamente en un uso dotacional reservado para transporte ferroviario denominado «Acceso Norte del Corredor del Henares».

C.1.2 Agua.

Las actuaciones se localizan en la subcuenca del río Jarama dentro la Demarcación Hidrográfica del Tajo. En líneas generales, y al encontrarse en una zona urbana, no se identifican cauces superficiales de carácter natural. En las cercanías de la actuación, aunque no dentro de la zona de actuación, se localiza el arroyo de Valdebebas y el arroyo de Valdevivor. En todo caso, las aguas pluviales del proyecto son evacuadas a través de drenajes y canalizaciones artificiales que desembocan en colectores y sistemas de desagüe subterráneos sin alcanzar en ningún caso a estos arroyos.

En lo referente a la hidrología subterránea, el conjunto de las actuaciones se ubica sobre una capa de permeabilidad media asociada a una litología detrítica del cuaternario, siendo los vertidos accidentales el impacto potencial de mayor peso. Por otro lado, se debe considerar que los terrenos sobre los que se asientan las actuaciones se encuentran en un entorno urbanizado, altamente impermeabilizado, losas de vías existentes, plataformas ferroviarias compactadas, estación y edificaciones, calles y viales, hecho que minimiza los posibles impactos ocasionados por un episodio de contaminación por vertidos accidentales.

La probabilidad de ocurrencia de vertidos suele aumentar en zonas de instalaciones auxiliares que por definición deben de contar con medidas preventivas frente a los mismos, disminuyendo aún más los posibles riesgos en estos puntos. La realización del túnel en mina y los muros pantallas no suponen riesgos adicionales pues la actuación se encuentra por encima del nivel freático.

En relación con lo anterior, el promotor informa que no parece previsible la afección al acuífero terciario detrítico de la Cuenca de Madrid dada la profundidad del mismo, no

descartándose sin embargo la existencia de niveles freáticos en niveles superiores distribuidos en forma de lentejones junto a materiales menos permeables, los cuales suponen bolsas colgadas de agua intercaladas en el terreno natural. La Confederación Hidrográfica del Tajo en su informe no ha mencionado posibles afecciones al acuífero por la realización del proyecto.

Respecto al nuevo aparcamiento subterráneo de la zona este, que es la actuación de excavación más profunda de las contempladas en el proyecto, se indica que aún por debajo de esta actuación se encuentra el túnel de la línea 1 de metro y que sí pueden existir bolsas de aguas colgadas en lentejones de arena existente en el sustrato.

C.1.3 Aire.

En lo referente a la calidad atmosférica las principales afecciones se producirán por la emisión de partículas contaminantes que generan los motores de combustión durante la fase de obras, principalmente óxidos de nitrógeno y el monóxido de carbono, cuyos criterios de calidad están regulados por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, y por el incremento de partículas en suspensión debido al movimiento de tierras. Estos impactos son los típicos asociados a cualquier obra civil teniendo un carácter temporal asociado exclusivamente a la fase de obra.

Respecto a los ruidos, se analizan las dos fases:

– Fase de obras: se realiza un estudio de ruidos en el que se concluye que existirá afección sobre edificaciones con uso docente y residencial que se encuentran en la zona de influencia de la obra, concretamente las edificaciones residenciales de la Calle de la Hiedra y la Calle Dulce Chacón y la edificación docente «Colegio de Nuestra Señora del Recuerdo». Dado que en esas zonas existen pantallas acústicas ejecutadas, no se prevé que se produzcan superaciones de objetivos de calidad acústica en las edificaciones objeto de análisis. Además de las pantallas actualmente existentes se ha incluido en el condicionado de la presente declaración de impacto ambiental la medida D.4.7. que exige expresamente la instalación de una pantalla acústica adecuada en la calle de la Hiedra con la finalidad de proteger del ruido al mencionado colegio mientras duren las obras.

– Fase de explotación: el estudio de ruidos ha concluido que, considerando el escenario de máximo desarrollo de playa de vía, existen 32 edificaciones residenciales, 1 docente y 10 terciarias expuestas a niveles de ruido por encima de los legalmente establecidos como consecuencia de la fuente ferroviaria y viaria. Por consiguiente, se proponen un total de dos pantallas acústicas para la edificación en la que existe superación de los niveles sonoros establecidos en la normativa de aplicación. La colocación de estas pantallas acústicas garantiza el cumplimiento de los niveles acústicos en la edificación afectada por la ampliación de la estación de alta velocidad de Chamartín.

La tipología de pantallas que se propone se corresponde con una pantalla metálica que presenta acabados absorbentes por la cara expuesta al ruido y lisa por la otra. El carácter absorbente de cara a la línea ferroviaria responde al efecto de posibles reflexiones entre el tren y la pantalla a su paso por una determinada sección. Los valores de atenuación alcanzados por este tipo de pantalla se encuentran en el intervalo comprendido entre 16 y 31 dB(A). Se recomiendan estas pantallas metálicas absorbentes, para darle continuidad a las pantallas actualmente existentes empleadas en la obra del Túnel UIC entre Atocha y Chamartín. Con estas pantallas se consigue el mayor nivel de absorción posible en las zonas en que se superan los objetivos de calidad acústica. Por consiguiente, en la zona de actuación se dispondrá de las siguientes pantallas:

– En el margen derecho de la calle de la Hiedra existirán dos pantallas: una de 8 m de altura y 187 m de longitud y otra de 8,5 m de altura y 127 m de longitud.

– En el margen izquierdo de la calle Rodríguez Jaén, en relación al edificio identificado como «Edificio 1», según el estudio acústico, existirán dos pantallas: una de 4 m de altura y 33 m de longitud y otra de 4,5 m de altura y 130 m de longitud.

Tras el dimensionamiento de las medidas correctoras propuestas en el modelo de predicción se ha comprobado que los niveles sonoros obtenidos en las fachadas expuestas disminuyen en la totalidad de las edificaciones, hasta alcanzar los objetivos de calidad acústica requeridos.

Tras el análisis de los niveles que genera la explotación de la estación para el escenario futuro se muestra que no se produce superación de los objetivos de calidad acústica ni en la zona de la cabecera Norte de la estación de Chamartín y ni en el ramal de acceso a Barajas.

El Departamento de Control Acústico del Ayuntamiento de Madrid, tras la revisión por parte del promotor del estudio acústico, ha informado favorablemente la presente actuación, al entender que con la aplicación de las medidas correctoras incluidas en su informe y en el EsIA se cumple con la normativa vigente.

C.1.4 Flora y fauna.

Por lo general, como consecuencia de los movimientos de tierra y de la inserción de la infraestructura en el territorio es necesario eliminar la cubierta vegetal existente en el ámbito de actuación mediante el desbroce de todas las superficies afectadas. La eliminación de la vegetación tendrá lugar tanto en la superficie de ocupación definitiva por parte de la implantación de la propia infraestructura como en las zonas de instalaciones auxiliares y en general en todos los lugares en los que se haga necesaria la ocupación del terreno, ya sea de manera definitiva o temporal.

Dentro del ámbito de actuación el promotor distingue en el EsIA tres tipos de zonas de diferente calidad ambiental; zona caracolas Este, zona caracolas Oeste y zona playa de vías y acceso al aeropuerto de Barajas-Adolfo Suárez. Entre estas zonificaciones, la de mayor valor ambiental es la denominada zona caracolas Este, con la presencia de un jardín bien desarrollado, rico en especies, bien mantenido y cuidado. En segundo lugar, se encontraría la zona de caracolas Oeste, asociada a oficinas, pero con zonas ajardinadas de menor entidad tanto en superficie como en diversidad de ejemplares. Por último, la zona con menor valor coincidiría con los ejemplares identificados en el acceso al aeropuerto de Barajas-Adolfo Suárez, de escasa diversidad de especie y muy jóvenes asociados a la urbanización del barrio Valdefuentes y la estación Fuente de la Mora.

Según la documentación obrante en el expediente, en la zona de actuación el total de ejemplares arbóreos potencialmente afectados asciende a 978 individuos, de los cuales se propone inicialmente el trasplante de 541 individuos, la tala de 287 y por último el estudio de los restantes 150 ejemplares para valorar en su momento la acción más adecuada desde el punto de vista de vista ambiental. En el apéndice 2 del EsIA se incluye como anexo 1 el inventario del arbolado, el cual ha sido analizado por la Dirección de Gestión del Agua y Zonas Verdes del Ayuntamiento de Madrid.

En este caso el promotor, en cumplimiento de los establecido en la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano del Ayuntamiento de Madrid, está obligado, no solo a la adopción de medidas preventivas y correctoras que minimicen en lo posible las afecciones al arbolado urbano, sino a la adopción de medidas compensatorias para reponer el patrimonio arbóreo de la ciudad mediante la entrega de unidades a viveros municipales. En este sentido el Servicio de Conservación de Zonas Verdes de la Subdirección General de Conservación de Zonas Verdes y Arbolado Urbano de la Dirección General de Gestión del Agua y Zonas verdes establece que se deberán entregar 642 unidades de frondosas de 0,14-0,16 metros de perímetro, cumpliendo los requisitos específicos indicados en su informe.

Respecto a la fauna, la estación de Chamartín y el acceso a Barajas son instalaciones integradas en la ciudad de Madrid, y por lo tanto la fauna que es posible encontrar es únicamente la asociada a los parques y jardines y las instalaciones o actividades antrópicas. Por consiguiente, estas especies se encuentran adaptadas a la presencia y actividades del hombre, y por lo tanto no es previsible que se vean afectadas significativamente durante las fases de ejecución del proyecto ni de explotación de las actuaciones planteadas.

C.1.5 Espacios naturales protegidos, Red Natura 2000.

En el ámbito de actuación del proyecto no se encuentra incluido en ningún espacio natural protegido ni en ningún espacio perteneciente a la Red Natura 2000. Los espacios más próximos a la zona de actuación se encuentran a una distancia mínima de 3 Km aproximadamente por lo que no es esperable ninguna afección sobre ellos.

C.1.6 Paisaje.

El Ayuntamiento de Madrid dispone de un Plan de la Calidad del Paisaje Urbano de la Ciudad de Madrid que contempla diferentes unidades de paisaje. Según su clasificación la zona de actuación se encuentra, fundamentalmente, en la unidad «paisaje en transformación», por consiguiente, no es un área de gran valor paisajístico, no sólo por ubicarse en la unidad urbana, sino porque no se incluye en el interior de una unidad de paisaje de casco antiguo o paisajes de baja densidad. En consecuencia y, dado que, además, las infraestructuras ya existen en gran medida no es previsible un impacto significativo.

C.1.7 Población, salud humana.

En este apartado es aplicable lo expuesto en el anterior apartado «C.2.3. Aire» en referencia al ruido. Por otro lado, en lo que respecta a las vibraciones se indica lo siguiente:

– Fase de obras: las principales fuentes de vibraciones se localizarán en la zona de construcción de la plataforma y en las inmediaciones de las instalaciones auxiliares, al acumularse actividades de diferente índole (acopios, carga, descarga y traslados de material, zonas de lavado, aparcamiento, mantenimiento de maquinaria, etc.) Las vibraciones son intermitentes en el tiempo, en su intensidad y en el espacio, avanzando a lo largo de la plataforma durante su construcción. En todo caso, se trata de impacto de carácter temporal.

– Fase de explotación: en el estudio de vibraciones incluido en el apéndice 4 del EsIA se determina que los niveles de vibraciones previstos en los edificios próximos al trazado ferroviario objeto de estudio, no se prevén superaciones de los valores límite de la legislación vigente. Por consiguiente, no se considera necesario la adopción de ninguna medida correctora, se aclara además que las bajas velocidades de circulación combinado con las distancias de los receptores respecto a la traza ferroviaria generarán niveles vibratorios que se encontrarán en un rango muy inferior a cualquier límite normativo aplicable. Este estudio cuenta con el informe favorable del Departamento de Control Acústico del Ayuntamiento de Madrid.

C.1.8. Bienes materiales, patrimonio cultural.

En lo referente al patrimonio cultural se destaca que, según la información obrante en la web del Ayuntamiento de Madrid referente a edificios históricos y monumentos urbanos, no son previsibles afecciones a ningún edificio histórico; sin embargo en lo referente a monumentos urbanos las esculturas situadas en el barrio de Castilla podrían verse afectadas por la actuación, concretamente las esculturas denominadas «Torso» y «Ola a ritmo de Txalaparta» por lo que se deberán adoptar las medidas preventivas adecuadas para su correcta protección.

Por otro lado, dentro de las obras de arte incluidas en la propia estación destaca el mosaico denominado «El espejo de un viaje infinito (1989)», que deberá trasladarse a una nueva ubicación que se decidirá en fases posteriores.

En lo referente a los «Viajes del Agua», no se prevé afección por parte de las actuaciones a estas conducciones de agua. Sin embargo, la ausencia de afección a estos viajes de agua se confirmará con las consultas que se realicen a la Dirección General de Patrimonio de la Comunidad de Madrid durante fases posteriores.

Respecto a otras infraestructuras, se señala que las actuaciones derivadas de este proyecto afectan a la zona de protección de la línea de metro 1, 10 actual y futura, a la

estación de metro de Chamartín en el entorno de la actual estación ferroviaria, así como a la línea de metro ligero 1 en la estación de Fuente de la Mora, con lo cual el promotor deberá atenerse a lo que establezca la administración competente.

En lo referente al planeamiento urbanístico, tal y como se indica en la condición D.7.1 de la presente declaración de impacto, las actuaciones se enmarcarán de manera coherente con los límites establecidos en la ficha del APR 05.10 de la «Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997 para el APR 08.03 «Prolongación de la Castellana» y el Área de Planeamiento Específico (en adelante APE) 05.27 «Colonia Campamento», para la definición de las determinaciones y parámetros de ordenación de la operación urbanística «Madrid Nuevo Norte».

D. Condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente

Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, para cada una de las actuaciones previstas.

Además, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias contempladas en el EsIA y demás documentación complementaria generada durante el trámite de evaluación ambiental.

A continuación, se destacan aquellas medidas del EsIA más relevantes, así como aquellas medidas adicionales establecidas como respuesta a las alegaciones e informes recibidos en el procedimiento y al análisis técnico realizado.

D.1 Condiciones generales.

D.1.1 La actuación debe coordinarse con la administración autonómica y local. En particular, debe asegurarse su coordinación con la denominada «Operación Chamartín» y las conexiones con el sistema de metro y el intercambiador de transportes de Plaza de Castilla.

D.1.2 Todos los residuos generados, tanto en la fase de ejecución como en la de explotación, se gestionarán de acuerdo a su naturaleza, según establece la Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y Suelos Contaminados y la Ley 5/2003, de 20 de marzo, de Residuos de la Comunidad de Madrid. La gestión de residuos de construcción y demolición se llevará a cabo conforme a lo establecido en la Orden 2726/2009, de 16 julio, que regula la gestión de los residuos de construcción y demolición en la Comunidad de Madrid y 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, o según la legislación actualizada que corresponda en cada una de las fases del proyecto.

D.1.3 Se incluirá en el desarrollo del proyecto técnico un plan de gestión de residuos de construcción y demolición en el que se determine el destino de los residuos aportando los acuerdos llevados a cabo. Dicho plan tendrá en consideración lo establecido en el Plan de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición incluido en la Estrategia de Gestión Sostenible de los Residuos de la Comunidad de Madrid 2017-2024, en la Ordenanza de Limpieza de los Espacios Públicos y Gestión de Residuos del Ayuntamiento de Madrid y en la Orden 2726/2009, de 16 de julio de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio, por la que se regula la Gestión de los Residuos de Construcción y Demolición en la Comunidad de Madrid.

D.1.4 Se realizará un estudio de detalle relativo a la ubicación de las instalaciones auxiliares (parques de maquinaria, acumulación provisional de restos de excavación, almacenamiento de materiales de obra, acopio temporal de tierra vegetal, movimiento de camiones y maquinaria, etc.), a fin de localizarlas en zonas que minimicen la afección ambiental y garantice la protección de los espacios colindantes y las aguas subterráneas, incluyendo las medidas necesarias para garantizar la adecuada gestión de las aguas de

escorrentía, de acuerdo a lo establecido en la Ordenanza de Gestión y Uso Eficiente del Agua en la Ciudad de Madrid.

D.1.5 Se elaborará un proyecto de restauración en el que se diseñarán, valorarán y presupuestarán las medidas preventivas y correctoras necesarias para la recuperación de todos los espacios afectados durante la fase de obras. Se recomienda seguir las directrices del programa Madrid + Natural con el fin de minimizar los efectos del cambio climático, así como el Plan de Infraestructura Verde y Biodiversidad de Madrid, los Planes Directores de Zonas Verdes y Arbolado Viario de los distritos afectados.

D.1.6 En las fases posteriores y especialmente en lo referente a la nueva terminal se adoptarán todas las medidas que se estimen con la finalidad de alcanzar la máxima eficiencia energética.

D.2 Suelo, subsuelo, geodiversidad.

D.2.1 Las instalaciones auxiliares de obra incorporarán medidas para evitar la contaminación del suelo y de las aguas (impermeabilización del terreno, drenaje que recoja posibles derrames, tratamiento previo a su vertido de las aguas de drenaje, etc.).

D.2.2 Las tierras de préstamo deberán proceder de explotaciones mineras autorizadas y los excedentes de tierras serán utilizados en rellenos de explotaciones mineras que cuenten con Planes de Restauración del Espacio Afectado (PREN) y que estén autorizadas para la utilización de tierras excedentes de excavación no contaminadas de origen externo. En todo caso, se deberá cumplir lo establecido en la Orden 2726/2009, de 16 julio, que regula la gestión de los residuos de construcción y demolición en la Comunidad de Madrid y en la Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, sobre normas generales de valorización de materiales naturales excavados para su utilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquéllas en las que se generaron. Se deberá informar al órgano competente sobre los destinos concretos de los excedentes de tierra, justificando que hay suficiente capacidad para dichos excedentes y aportando copia de los acuerdos o contratos llevados a cabo.

D.2.3 Durante fases posteriores de redacción de los correspondientes proyectos se seguirá el proceso de gestión de los suelos en los que existan posibilidades de contaminación conforme a lo establecido en la «Guía de investigación de la calidad del suelo de la Comunidad de Madrid».

D.3 Agua.

D.3.1 Durante el desarrollo de los proyectos constructivos en los que derive el proyecto se reevaluará la afección que se pudiera producir a los lentejones de agua que se detecten, proponiéndose la ejecución de nuevos sondeos y ensayos de permeabilidad en su interior, así como ensayos de laboratorio para determinar los parámetros geotécnicos de los materiales identificados. El resultado de dichos estudios se remitirá a la Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio para su valoración, y para la adopción de las medidas oportunas para la adecuada protección del medio ambiente.

D.3.2 En lo que respecta a las soluciones de drenaje, se tendrá en cuenta la Guía Básica de Diseño de Sistemas de Gestión Sostenible de Aguas Pluviales en Zonas Verdes y otros Espacios Públicos del Ayuntamiento de Madrid que promueve los sistemas urbanos de drenaje sostenibles (SUDS) reduciendo la superficie pavimentada y reproduciendo, en la manera más fiel posible, el ciclo hidrológico natural previo a la urbanización.

D.4 Aire.

D.4.1 Deberán cumplirse los valores límite de ruido establecidos para cada área de sensibilidad acústica, así como los valores límite de inmisión de ruido aplicables a actividades, establecidos en el Anexo III del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a

zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, y el resto de la legislación aplicable.

D.4.2 En relación al ruido del tráfico rodado, previa a la puesta en servicio de la infraestructura, se presentará un plan de movilidad específico con medidas de templado de tráfico con el objetivo de garantizar que los niveles de ruido debidos al tráfico rodado no serán una fuente de molestia para los vecinos.

D.4.3 Se elaborará una campaña de medidas acústicas in situ para comprobar la eficacia de las medidas acústicas propuestas. Para el desarrollo de esta campaña el promotor deberá ponerse en contacto previamente con el Departamento de Control Acústico del Ayuntamiento de Madrid, con la finalidad determinar la metodología a seguir y valorar los resultados obtenidos.

D.4.4 Respecto al cumplimiento de los objetivos de calidad acústica aplicables al espacio interior tanto en el periodo diurno como nocturno no deben producirse superaciones de los niveles de vibraciones. En caso de producirse alguna superación se implantarán medidas correctoras que permitan reducir los niveles de vibraciones. Para ello se pondrá en contacto con el Departamento de Control Acústico del Ayuntamiento de Madrid con el fin de concretar las medidas.

D.4.5 Durante las diferentes fases de obras se llevará a cabo una monitorización de los niveles de ruido y vibraciones. El programa de monitorización se concretará previamente con el Departamento de Control Acústico del Ayuntamiento de Madrid.

D.4.6 Las obras serán delimitadas mediante vallado rígido de obra en todo el perímetro de la estación, que deberá estar cubierto con malla de sombra, para minimizar el paso de polvo.

D.4.7 Durante las obras, se deberá instalar una pantalla acústica adecuada en la calle de la Hiedra, con el fin de proteger al colegio de Nuestra Señora del Recuerdo de los impactos sonoros garantizando así el estricto cumplimiento de la normativa vigente.

D.4.8 Se propondrá un plan de obra compatible con la actividad de dicha instalación docente mencionada en la anterior condición.

D.5 Flora y fauna.

D.5.1 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, así como lo dispuesto en la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano.

D.5.2 Antes de realizar ninguna actuación sobre el arbolado urbano se deberá poner en contacto con el departamento competente del Ayuntamiento de Madrid, que deberá autorizar expresamente cualquier actuación sobre el arbolado urbano. Esta condición se refiere tanto al arbolado incluido en el inventario de arbolado del apéndice 2 del EsIA como a cualquier nuevo ejemplar que pudiera verse afectado.

D.5.3 Tal y como indica la Dirección General de Gestión del Agua y Zonas Verdes del Ayuntamiento de Madrid, en relación a los trasplantes: estos deberán realizarse en la época y con la maquinaria trasplantadora adecuada, así como con los cuidados necesarios de trasplante y post-trasplante que garanticen la supervivencia del árbol, según las normas y el pliego de condiciones generales para la realización de trasplante de árboles.

D.5.4 El promotor deberá asegurar que se produce el menor impacto ambiental posible al entorno haciendo compatible la permanencia y la protección del arbolado, con las necesidades constructivas y con el cumplimiento de la normativa aplicable.

D.5.5 Por la eliminación del arbolado y en cumplimiento de la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano y de la Ley de la Comunidad de Madrid de Protección y Fomento del Arbolado Urbano, el promotor deberá reponer al patrimonio arbóreo de la ciudad mediante su entrega en los viveros municipales. 642 unidades de frondosas de 0,14-0,16 m de perímetro, cumpliendo los requisitos específicos indicados en el informe del Servicio de Conservación de Zonas Verdes de la Subdirección General de Conservación de Zonas Verdes y Arbolado Urbano de la Dirección General de Gestión del Agua y Zonas verdes.

D.5.6 El resto del arbolado no afectado directamente pero que se encuentra dentro del ámbito de actuación de las obras se deberá proteger adecuadamente, extremándose las precauciones para asegurar su conservación y tomándose las medidas precisas en cuanto a golpes de maquinaria, vertidos, acopio de materiales, etc., para evitar cualquier daño. Asimismo, todos los elementos vegetales incluidos en el ámbito de actuación deberán ser mantenidos durante todo el periodo de ocupación, asegurando así su conservación en el estado inicial.

D.5.7 En caso de que sea necesaria la retirada de alguna unidad arbórea distinta de las especificadas en el informe del Servicio de Conservación de Zonas Verdes se deberá comunicar nuevamente a la Dirección General de Gestión del Agua y Zonas Verdes para su valoración y autorización.

D.5.8 Una vez ejecutada la obra, el promotor presentará a la Dirección General de Gestión del Agua y Zonas Verdes la documentación necesaria para la actualización y registro del inventario.

D.5.9 La Dirección de Gestión del Agua y Zonas Verdes del Ayuntamiento de Madrid indica expresamente que se ha comprobado la existencia de otras unidades de arbolado municipal representadas en los planos de la evaluación ambiental del proyecto que no aparecen detallados en el inventario del EsIA, por lo que se entiende que no se verán afectados. Esta situación ocurre tanto en el distrito de Fuencarral, como en parte del distrito de Chamartín. Por consiguiente, cualquier posible afección a dichas unidades deberá comunicarse al órgano competente, antes de la realización de cualquier actividad que pudiera afectarlas, recordándose que según el art. 209 de la Ordenanza de Protección del Medio Ambiente Urbano la tala de un ejemplar arbóreo requiere informe previo favorable del Departamento de Parques y Jardines.

D.6. Población, salud humana.

D.6.1 Las instalaciones fijas de climatización (calefacción, refrigeración y ventilación) y/o de producción de agua caliente sanitaria, destinadas a atender la demanda de bienestar térmico e higiene de las personas en los nuevos edificios deberán cumplir lo establecido en el Real Decreto 1027/2007, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios.

D.6.2 Se adoptarán todas las medidas correctoras necesarias para asegurar el cumplimiento de los valores legales referentes a ruidos y vibraciones. En este sentido se instalarán las siguientes pantallas acústicas, o en su caso se rehabilitarán, de las cuales las ubicadas en la calle de la Hiedra ya existen:

– En el margen derecho de la calle de la Hiedra existirán dos pantallas: una de 8 m de altura y 187 m de longitud y otra de 8,5 m de altura y 127 m de longitud.

– En el margen izquierdo de la calle Rodríguez Jaén, en relación al edificio identificado como «Edificio 1» en el estudio acústico existirán dos pantallas: una de 4 m de altura y 33 m de longitud y otra de 4,5 m de altura y 130 m de longitud.

D.7 Bienes materiales, patrimonio cultural.

D.7.1 Todas las actuaciones derivadas de este proyecto deberán ser compatibles con la modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997 para el APR 08.03 «Prolongación de la Castellana» y el APE 05.27 «Colonia Campamento» para la definición de las determinaciones y parámetros de ordenación de la operación urbanística «Madrid Nuevo Norte».

D.7.2 El futuro complejo ferroviario deberá analizar de forma conveniente la movilidad de los accesos y salidas de los aparcamientos y de la estación en relación con el tejido urbano del entorno, para asegurar su compatibilidad con el modelo urbano resultante de la propuesta para «Madrid Nuevo Norte».

D.7.3 Si durante la ejecución de las obras apareciesen indicios de afección a un yacimiento o algún otro valor histórico, artístico o cultural, se paralizarán las obras y se informará inmediatamente a la Dirección General de Patrimonio Cultural, para que examine

los restos y adopte las medidas oportunas, siendo de aplicación la Ley 3/2013, de 18 de junio, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid.

D.7.4 El viario se definirá y desarrollará en fases posteriores de mayor detalle y su definición final deberá tener en cuenta todos los condicionantes asociados principalmente al desarrollo del plan urbanístico.

D.7.5 Las actuaciones asociadas a este proyecto deberán considerar para su ejecución las soluciones oportunas que garanticen la no afección a las infraestructuras de las líneas de metro. Estas soluciones deberán contar con la conformidad de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Transporte, Vivienda e Infraestructura.

D.7.6 El promotor está obligado a la reposición de cualquier daño que provoque en los bienes materiales.

D.7.7 En lo referente a posibles afecciones a los monumentos urbanos, y más concretamente las esculturas denominadas «Torso» y «Ola a ritmo de Txalaparta» el promotor deberá ponerse en contacto con la Dirección de Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid, para previamente a cualquier actuación determinar si es necesario la adopción de alguna medida que garantice su adecuada conservación.

D.7.8 Se realizarán las oportunas consultas a la Dirección General de Patrimonio Histórico de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte para garantizar la adecuada protección de los «Viajes del Agua».

Cada una de las medidas establecidas en el EsIA, documentación adicional y en este apartado deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

E. Programa de vigilancia ambiental

El EsIA contiene un programa de vigilancia cuyo objetivo consiste en garantizar el cumplimiento de la totalidad de las medidas preventivas y correctoras descritas. En cada una de las fases de dicho programa, se realizará un seguimiento de la eficacia de las medidas adoptadas y sus criterios de aplicación, emitiendo los correspondientes informes de vigilancia.

En relación al programa de vigilancia previsto en el EsIA, resulta especialmente importante el seguimiento de los niveles de ruidos y vibraciones tanto en la fase de obras como en la fase de explotación para garantizar la eficacia de las medidas correctoras adoptadas asegurando así el cumplimiento de la normativa vigente. Los resultados de dicha monitorización se remitirán al Departamento de Control de Acústico del Ayuntamiento de Madrid para su valoración y la adaptación de nuevas medidas si fuera necesario.

La autorización del proyecto incluirá el programa de seguimiento y vigilancia ambiental completado con las prescripciones anteriores. Además, para garantizar el adecuado cumplimiento del programa desde el inicio de las obras se dispondrá de un equipo técnico especialista en disciplinas ambientales, que dependerá de la Dirección de Obra, y será responsable de su aplicación.

Asimismo, la declaración de impacto ambiental favorable no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental a la realización del proyecto «Nuevo complejo ferroviario de la estación de Madrid-Chamartín», en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas, y correctoras que resultan de la evaluación ambiental practicada, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 41.3 de la Ley de evaluación ambiental, y se comunica a la Subdirección General de Planificación Ferroviaria del

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

De acuerdo con el artículo 41.4 de la Ley de Evaluación Ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 27 de noviembre de 2020.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

Nuevo complejo ferroviario de la estación de Madrid-Chamartín.

