

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

4394

RESOLUCIÓN de 28 de febrero de 2008, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Extremadura, tramo Madrid-Oropesa.

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado b) del grupo 6 del anexo I del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental y procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la ejecución del procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la proposición de las declaraciones de impacto ambiental.

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

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

El proyecto, promovido por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, que además actúa como órgano sustantivo, persigue la construcción de un trazado ferroviario de alta velocidad mediante una vía electrificada de ancho internacional UIC, que reduzca sustancialmente los tiempos de viaje entre Madrid y Extremadura, concretamente en el tramo comprendido entre Madrid y Oropesa.

De acuerdo con el «Documento propuesta del plan estratégico de infraestructuras y transportes (PEIT)», la nueva línea de alta velocidad entre Madrid y Extremadura se destinará al tráfico mixto, adicionalmente al tráfico de viajeros inicialmente propuesto.

La declaración de impacto ambiental no considera el paso del ferrocarril por el núcleo urbano de Talavera de la Reina ya que, de acuerdo con el Convenio firmado el día 18 de octubre en Talavera de la Reina por parte del Ayuntamiento de Talavera de la Reina, Junta de Castilla-La Mancha y Ministerio de Fomento, la Dirección General de Ferrocarriles elaborará un nuevo estudio informativo de la integración urbana del ferrocarril en dicha población. Antes de la aprobación de dicho estudio informativo se realizará consulta a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente sobre la tramitación ambiental a realizar.

El ámbito geográfico de la actuación se enmarca en la provincia de Toledo, entre el límite de la Comunidad de Madrid, partiendo de la actual línea ferroviaria Madrid-Valencia de Alcántara, y el límite con la Comunidad Autónoma de Extremadura, en la provincia de Cáceres. El trazado propuesto, correspondiente a la alternativa MT-4 (tramo Madrid-Talavera) y TC-1 (tramo Talavera-Oropesa) discurre en gran parte, aprovechando el corredor definido por la línea ferroviaria actual Madrid-Valencia de Alcántara.

Los parámetros de diseño más importantes del proyecto son los siguientes:

Longitud aproximada: 140 km.

Características de la vía: Vía doble electrificada.

Sección tipo: 1,435 m de ancho de vía. 1,10 m de hombro balasto. 4,70 m de distancia entre ejes.

Velocidad máxima de recorrido: 300 km/h para el tráfico de viajeros. 100 km/h para el de mercancías.

Pendiente máxima en alzado: 15 milésimas, aceptándose rampas excepcionales de 18 milésimas limitadas como máximo a 3 km de longitud.

Radio mínimo: 7.000 m.

Está prevista la ejecución de tres puestos de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET) en los siguientes puntos kilómetros: 3 + 720 al 5 + 860, 45 + 500 al 47 + 800 y 124 + 239 al 126 + 929.

Se prevé la instalación de tres subestaciones eléctricas: Cobeja, en el punto kilométrico 3 + 880, Illán de Vacas, en el punto kilométrico 65 + 450 y Oropesa, en el punto kilométrico 116 + 650, con una longitud total de acometida eléctrica de 5.000 metros, correspondientes a 100 metros de líneas para la primera estación, 3.300 metros de nueva línea para la segunda y 1.600 m de acometidas para la última.

El movimiento de tierras, incluyendo la tierra vegetal, la excavación y relleno será aproximadamente de 15,3 Mm³.

La Dirección General de Ferrocarriles confirma, por escrito de 06 de noviembre de 2007, que la línea convencional existente Madrid-Valencia de Alcántara quedará fuera de uso con la construcción de la línea ferroviaria de alta velocidad, por lo que en el futuro será factible su desmantelamiento para usos alternativos. El proyecto de desmantelamiento de la vía que se realice en el futuro deberá someterse, en su caso, a un nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

El proyecto está enmarcado en el sector central de la cuenca del Tajo. El estudio de impacto ambiental (EsIA) del estudio informativo destaca como aspectos más relevantes desde el punto de vista ambiental los siguientes:

Espacios naturales. Taxones de la Directiva Hábitat y Directiva Aves:

Llanuras de Oropesa, Lagartera y Calera y Chozas (LIC y ZEPA ES0000168). Se identifican 8 hábitat naturales de interés comunitario referidos a la Directiva 92/43/CEE, de los cuales 2 se consideran prioritarios, correspondientes a los códigos 6.220 zonas subestepicas de gramíneas y anuales de «Thero-Brachypodietea» y 3.170 estanques temporales termomediterráneos. Presencia de extensas superficies de pastizales con gran riqueza y diversidad de aves esteparias incluidas en el anexo I de la Directiva 79/409/CEE, destacando las poblaciones de aguilucho cenizo («Circus pygargus»), avutarda («Otis tarda»), sisón («Tetrax tetrax»), ortega («Pterocles orientalis»), alcaraván («Burhinus oedicnemus»), aguilucho cenizo («Circus pygargus») y cernícalo primilla («Falco naumanni»). El trazado discurre coincidente con el límite sur de dicha zona sensible durante 18 kilómetros.

Valle del Tiétar y embalses de Rosarito y Navalcán (ZEPA ES0000089). Se identifican un total de 24 elementos incluidos en la Directiva 92/43/CEE, de los que 15 corresponden a hábitat naturales de interés comunitario, 3 de ellos prioritarios, y 9 a elementos de fauna. Los tres hábitat prioritarios son: 3.170 estanques temporales termomediterráneos, 6.220 zonas subestepicas de gramíneas y anuales de «Thero-Brachypodietea» y 91EO bosques aluviales de «Alnus glutinosa» y «Fraxinus excelsior». Entre la fauna se identifica el lince («Lynx pardinus») como taxón prioritario, topillo de Cabrera («Microtus cabrae»), nutria («Lutra lutra») y 20 taxones de aves incluidos en el anexo I de la Directiva 79/409/CEE. Esta zona constituye el hábitat de nidificación y campeo de especies catalogadas «en peligro de extinción» en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo de 1990) como el águila imperial ibérica («Aquila adalberti») o cigüeña negra («Ciconia nigra») y otras amenazadas como el águila perdicera («Hieraaetus fasciatus»). La línea férrea estaría situada a una distancia aproximada de 900 m de este espacio protegido. La zona situada al norte del tramo comprendido entre los puntos kilométricos 105 + 800 y 139 + 604 del trazado ha sido designada como Área crítica para la recuperación del águila imperial y cigüeña negra, en los correspondientes Planes de Recuperación en Castilla-La Mancha (Decreto 275/2003, de 09 de septiembre).

Sierra de San Vicente y Valles del Tiétar y Alberche (LIC ES4250001). Entre las formaciones vegetales destacan los bosques de quercíneas (encinares, rebollares y alcornoques), castañares, enebrales y pinares y dehesas de encina o alcornoque con pastizales xerofíticos anuales. Las áreas de dehesa constituyen zonas potenciales de campeo de especies como cigüeña negra, águila imperial ibérica, grulla común, etc. Este espacio está situado a unos 450 m del trazado, aproximadamente. La totalidad de este espacio ha sido designada como Zona Crítica para la recuperación de águila imperial y de la cigüeña negra, en sus respectivos Planes de Recuperación en Castilla-La Mancha.

ZEPA «Área esteparia de la margen derecha del río Guadarrama» (ES0000435): incluida en la IBA número 199 «Torrijos». Esta ZEPA ha sido designada mediante Decreto 314/2007, de 27 de diciembre de 2007, de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha (con posterioridad a la información pública del estudio de impacto ambiental de la Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Tramo Madrid-Oropesa) para dar cumplimiento al condicionado de la declaración de impacto ambiental del aeropuerto de Ciudad Real. Esta zona es atravesada por el trazado, entre los puntos kilométricos 22 + 600 y 43 + 200, aprovechando el corredor de la línea férrea Madrid-Valencia de Alcántara. Zona importante para aves esteparias, especialmente avutarda («Otis tarda»), sisón («Tetrax tetrax») y ortega («Pterocles orientalis»).

Fauna: Entre las aves destaca la presencia de la cigüeña negra («Ciconia nigra»), el águila imperial ibérica («Aquila adalberti») y el águila-azor perdicera («Hieraaetus fasciatus»), consideradas «En peligro de extinción» en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha (Decreto 33/1998, de 5 de mayo). Además están presentes la avutarda común («Otis tarda»), el sisón común («Tetrax tetrax»), la ganga ortega («Pterocles orientalis»), el aguilucho cenizo («Circus pygargus»),

el cernícalo primilla («Falco naumanni»), la grulla común («Grus grus») y el elanio azul («Elanus caeruleus»), consideradas todas ellas como «Vulnerables» en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha.

De acuerdo con el estudio de impacto ambiental realizado por el promotor, entre los mamíferos cabe reseñar la presencia de lince ibérico («Lynx pardinus») en el LIC «Sierra de San Vicente y Valles del Tietar y del Alberche» y la ZEPA «Valle del Tietar y embalses de Rosarito y Navalcán, así como el topillo de Cabrera («Microtus cabrae») y la nutria («Lutra lutra»), especies consideradas «En peligro de extinción» en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha. Asimismo están presentes el murciélago grande de herradura («Rhinolophus ferrumequinum»), el murciélago pequeño de herradura («Rhinolophus hipposideros»), el murciélago mediterráneo de herradura («Rhinolophus euryale»), el murciélago de Geoffroy («Myotis emarginatus»), el murciélago ratonero grande («Myotis myotis»), el murciélago ratonero mediano («Myotis blythii») y el murciélago de cueva («Miniopterus schreibersii»), consideradas todas ellas como «vulnerables» en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha.

Vegetación: Los territorios de la zona sustentan extensas formaciones vegetales con alto grado de conservación entre las que destacan: Encinares, rebollares y alcornoques, castañares y enebrales, saucedas, choperas, fresnedas y alamedas, los cuales forman parte del monte mediterráneo, dehesas y riberas de los ríos. Destaca la presencia de galerías fluviales en las riberas del río Guadarrama y en la mayor parte de sus afluentes por la margen derecha. Además, con presencia ocasional, encontramos olmo negrillo («Ulmus minor») y tarayes («Tamarix africana»). Es frecuente la presencia de cultivos de cereales de secano y pastizales.

Respecto a los matorrales, cabe destacar, por su especial interés ambiental y valor de conservación, los matorrales gipsófilos y retamares.

Hidrología: La red de drenaje está formada fundamentalmente por los ríos Tajo, Guadarrama y Alberche, además de pequeñas lagunas dispersas en las proximidades del trazado.

El trazado cruza las siguientes conducciones de riego: Canal Bajo del Alberche, en las cercanías de Talavera de la Reina, y Canal del Jarama.

En la zona de estudio existen dos importantes acuíferos, el «sistema acuífero 14: Terciario Detrítico de Madrid-Toledo-Cáceres», correspondiente a la totalidad del ámbito de estudio, y el «sistema acuífero 16: Terciario Detrítico del Alagón», situado en el tercio occidental. Ambos con una elevada calidad de las aguas.

Patrimonio cultural y vías pecuarias: En los términos atravesados por el trazado se han identificado 359 elementos del patrimonio, de los cuales, 42 están próximos al trazado seleccionado.

3. Resumen del proceso de evaluación

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

La tramitación se inició el 23 de enero de 2002 con la entrada del documento comprensivo del estudio informativo «Línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Extremadura. Tramo Madrid-Cáceres». Con fecha 7 de febrero de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente realizó consultas a todas las instituciones y administraciones previsiblemente afectadas sobre las implicaciones ambientales del proyecto. Las consultas se realizaron de forma conjunta para todo el tramo Madrid-Cáceres aunque, posteriormente, el proyecto se dividió en dos subtramos: «Cáceres-Talayuela», cuya declaración de impacto ambiental se formuló con fecha 8 de noviembre de 2007 («BOE» 6/12/2007) y «Madrid-Oropesa», objeto de la presente resolución. Correspondiente a este tramo, Madrid-Oropesa, emitieron informe los siguientes organismos e instituciones:

Relación de contestaciones a consultas previas

Subdelegación de Gobierno en Toledo	Ayuntamiento de Casarrubuelos (Madrid).
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.	Ayuntamiento de Parla (Madrid).
Dirección General de Patrimonio Histórico de la Consejería de Las Artes de la Comunidad de Madrid.	Ayuntamiento de Arcico (Toledo).

Dirección General de Agricultura de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.	Ayuntamiento de Cabañas de la Sagra (Toledo).
Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras, Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid.	Ayuntamiento de Camarena (Toledo).
Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	Ayuntamiento de Cazalegas (Toledo).
Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	Ayuntamiento de Cebolla (Toledo).
Dirección General de Bienes y Actividades Culturales de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	Ayuntamiento de Erustes (Toledo).
Dirección General de Carreteras y Transportes de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	Ayuntamiento de Montearagón (Toledo).
Dirección General de Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	Ayuntamiento de Pantoja (Toledo).
RENFE. Dirección General de Infraestructuras y Servicios.	Ayuntamiento de Portillo de Toledo (Toledo).
Sociedad Española de Ornitología (SEO).	Ayuntamiento de Talavera de la Reina (Toledo).
Esparvel.	Ayuntamiento de Torrijos (Toledo).
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental.	Ayuntamiento de Escalonilla (Toledo).
Asociación Provincial de Fabricantes de Ladrillos, Tejas y Piezas Especiales de Arcilla Cocida (Toledo).	Cerámica Hermanos Hernández, S. A.
Consortio Minero de la Sagra, S. L. (Toledo).	Cerámica El Mazarrón, S. A.

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas y los organismos que se pronuncian son los siguientes:

Alternativas: En relación con la selección de corredores, la Dirección General de Medio Natural de Castilla-La Mancha considera que, desde el punto de vista ambiental, sería conveniente realizar la obra próxima a infraestructuras existentes. En el tramo línea del AVE Madrid-Sevilla, se decanta por el corredor MT-04 (línea actual Madrid-Valencia de Alcántara) o MT-01 (N-V). En el tramo Talavera-límite de la provincia, considera que la creación de un nuevo corredor próximo al río Tajo y embalse de Azután podría ocasionar daños irreversibles.

La Dirección General de Calidad Ambiental de Castilla-La Mancha considera que el corredor que mayor impacto causa sobre las áreas estudiadas es el MT-01 y además debe evitarse que el trazado discurra próximo al río Tajo y embalse de Cazalegas.

Espacios protegidos: Proximidad del trazado a zonas propuestas en la Red Natura 2000 como Lugares de Importancia Comunitaria (LICs) y Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPAs), de acuerdo con la información aportada por las Direcciones Generales de Medio Natural y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha:

Sierra de San Vicente y Valles del Tiétar y Alberche (LIC ES4250001). Sotos del río Alberche (LIC ES4250014).

Barrancas de Talavera (LIC ES4250003).

Llanuras de Oropesa, Lagartera, Calera y Chozas (LIC y ZEPA ES0000168).

Río Tajo en Castrejón, Islas de Malpica del Tajo y Azután (LIC y ZEPA ES0000169)

Refugio de fauna del embalse de Cazalegas (Decreto 10/1996, de 22 de enero).

Refugio de fauna del embalse de Azután (Decreto 11/1996, de 22 de enero).

Refugio de fauna del embalse de Navalcán (Decreto 12/1996, de 22 de enero).

Existencia de hábitat y elementos geomorfológicos de protección especial (anexo I de la Ley 9/1999 y Anexo I del Decreto 199/2001). Entre los primeros destacan las galerías fluviales arbóreas o arbustivas en las riberas del río Guadarrama y afluentes, que se verían afectadas por cualquiera de las alternativas propuestas para el tramo Madrid-Talavera de la Reina, y matorrales sabulícolas de «*Adenocarpus aureus*» en Santa Cruz de Retamar, que se verían afectados por la alternativa MT-01. Respecto a los segundos, al sur de Oropesa y al norte del Puente del Arzobispo, se localizan lanchares y berrocales afectados por las alternativas TM-01 y TM-02.

Vegetación: Presencia de dehesas de gran extensión y en buen estado de conservación en las proximidades de Talavera de la Reina y Oropesa. El corredor TM-01 atraviesa la formación vegetal adhesionada de gran interés ambiental de Puente del Arzobispo y Torrico. El corredor MT-01 atraviesa una zona de encinar entre Santa Cruz de Retamar y Quismondo. El corredor MT-01 discurre próximo al embalse de Cazalegas con abundante vegetación en forma de dehesas y vegetación de ribera. Los corredores MT-04 y MT-05 discurren por una zona muy próxima al río Tajo con vegetación de ribera acompañada por encinas. Indicado, todo ello por la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Desarrollo de vegetación de ribera de los ríos Guadarrama, Alberche, Tiétar, Almonte y Tajo, y sus afluentes, dehesas y encinares. Mencionado por la Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Fauna: El corredor TC-01 atraviesa la ZEPA ES0000168 «Llanuras de Oropesa, Lagartera y Calera y Chozas», entra ligeramente en el sur del LIC «Sierra de San Vicente y Valles del Tiétar y Alberche» (LIC ES4250001) y en el sur de la ZEPA «Valle del Tiétar y embalse de Rosarito y Navalcán» (ES0000089). Información remitida por la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y WWF/Adena.

El corredor TM-1 atraviesa una formación vegetal adhesionada, en las proximidades de Talavera de la Reina y entre Oropesa, Puente del Arzobispo y Torrico, de gran interés ambiental en la que habitan especies catalogadas en peligro de extinción, como el águila perdicera y la cigüeña negra y que sirve de zona de alimentación y de campeo de rapaces.

Existencia de comunidades anfibias de humedales oligomesotróficos, localizados especialmente, al norte de Calera y Chozas, al sur de Oropesa y en las proximidades del embalse de Valdecañas que podrían ser afectados por el corredor TC-1. Indicado por la Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

En la comarca comprendida entre Maqueda, Santa Olalla y Hormigos y en el entorno de Torrijos existen importantes poblaciones de aves esteparias en la comarca, cuyo hábitat podría ser parcialmente destruido por la alternativa MT-01; en el río Guadarrama, la cigüeña negra («*Himantopus himantopus*») podría ser afectada por las alternativas MT-02, MT-03 y MT-04 y en las proximidades de Oropesa una importante colonia de cernícalo primilla («*Falco naumani*») y diversas parejas de Cigüeña blanca. Destacan también las siguientes zonas de refugio de fauna: El Dehesón del encinar, el embalse de Cazalegas, el embalse de Azután y el embalse de Navalcán. Indicado por las Direcciones Generales de Medio Natural y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Disminución de la permeabilidad, a causa del efecto barrera de la infraestructura. Indicado entre otros por la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid y la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Edafología: Problemas de estabilidad geotécnica de plataformas, laderas y taludes. De lo cual advierte la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid y la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Patrimonio arqueológico-cultural: Cercanía de yacimientos arqueológicos, vías pecuarias y bienes culturales. Indicado, entre otros, por la Dirección General de Patrimonio Histórico-Artístico de la Consejería de

las Artes y la Dirección General de Agricultura de la Consejería de Economía e Innovación Tecnológica de la Comunidad de Madrid y la Dirección General de Bienes y Actividades Culturales de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

En relación con los elementos geomorfológicos de protección especial, al sur de Oropesa y al norte de Puente del Arzobispo, se localizan lanchares y berrocales, que se verían afectados por las alternativas TM-01 y TM-02.

Ruido: Pérdida de la calidad acústica por incrementos sonoros. Notificado entre otros organismos, por la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid y la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Hidrología e hidrogeología: Modificación del régimen hídrico por alteración de cauces. Según informa entre otros la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid y la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Emplazamiento del acuífero 14 «Terciario detrítico de Madrid-Toledo-Cáceres». Señalado por la Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Con fecha 24 de mayo de 2002, se remitió al promotor los aspectos más relevantes que, según esta Dirección General, debía incluir el estudio de impacto ambiental.

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

El anuncio de información pública del proyecto y estudio de impacto ambiental se publicó el 5 de mayo de 2003 en el, trasladando, la Dirección General de Ferrocarriles, el expediente completo, con la preceptiva documentación ambiental, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el 2 de diciembre de 2003.

Durante el periodo de información pública se formularon 40 alegaciones, de las cuales, se destacan por su contenido ambiental las siguientes:

Espacios protegidos: La Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha indica la proximidad del trazado propuesto a tres zonas propuestas en la Red Natura 2000: Llanuras de Oropesa, Lagartera y Calera y Chozas (LIC y ZEPA ES0000168); Valle del Tiétar y embalses de Rosarito y Navalcán. (ZEPA ES0000089) incluida en el LIC Sierra de San Vicente y Valles del Tiétar y del Alberche (LIC ES4250001). Además recuerda la proximidad de la zona propuesta como área crítica en los planes de recuperación de la cigüeña negra y águila imperial, consideradas en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas como «En peligro de extinción». Asimismo, informa de la proximidad del Refugio de Fauna del embalse de Cazalegas y de la presencia de hábitat de interés comunitario, y reitera la presencia de especies incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha.

Fauna: En relación con la potencial afección a la avifauna, la Dirección General de Calidad Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha considera que el proyecto puede suponer afección sobre las poblaciones de aves en la zona de Torrijos-Rielves (IBA 199), por lo que establece que el trazado debe disponerse en alguno de los corredores de infraestructuras ya existentes, y si fuera factible, solicita que en el tramo comprendido entre Villamiel de Toledo y Carmona se plantee una alternativa de trazado que discorra al norte de Rielves y Torrijos.

Con respecto a las medidas correctoras y protectoras, la Dirección General de Calidad Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y los Ayuntamientos de Villaseca de la Sagra, Rielves, Gerindote, Carmona, Pepino, Calera y Chozas, Lagartera y Villamiel de Toledo y la asociación ACMADEN-Ecologistas en Acción, proponen que el proyecto incorpore medidas en los tendidos eléctricos para minimizar la afección sobre la avifauna, que se establezcan periodos de obras para minimizar la afección a la fauna y que las obras de drenaje se diseñen de manera que sea posible el escape de anfibios, reptiles y pequeños mamíferos que pudieran quedar atrapados.

La citada Dirección General de Calidad Ambiental advierte que no se han tenido en cuenta las comunidades anfibias de humedales oligomesotróficos presentes al norte de Calera y Chozas, al sur de Oropesa y en las proximidades de Valdecañas, e indica que deberá evitarse, en la medida de lo posible, la alteración de estos humedales que sustentan comunidades anfibias protegidas por la Ley de Conservación de la Naturaleza.

Vegetación: En relación con la vegetación, la Dirección General de Medio Natural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha considera que la mayor afección se producirá en los cruces con los ríos Guadarrama y Alberche por lo que solicita que el diseño de las estructuras de puentes se realice, siempre que sea posible, de manera que no sea necesaria la colocación de ningún pilar dentro de los cauces y sin que los estribos afecten a la vegetación de ribera. Además esta vegetación deberá ser restituida tras la fase de construcción, en el menor plazo posible.

Montes de utilidad pública: Respecto a los montes de utilidad pública, la Dirección General de Medio Natural indica que en el estudio de impacto ambiental no se han recogido ni el monte de utilidad pública número 26 de La Calzada de Oropesa ni el número 19 al sur de Cabañas de la Sagra.

Medio socioeconómico: Afección al planeamiento urbanístico y al sosiego público por ruidos y vibraciones.

3.3 Resultado de la participación de las Administraciones Públicas afectadas con responsabilidades ambientales.

El 18 de abril de 2006 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente solicitó a la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento información complementaria a la contenida en el estudio de impacto ambiental relativa, entre otros aspectos, a la valoración de la afección sobre la avifauna esteparia de la zona de Torrijos-Rielves; sobre la fauna y sobre los valores ambientales que motivaron la designación de los diversos espacios protegidos interceptados por el trazado, así como las correspondientes medidas correctoras y protectoras; balance de movimiento de tierras y propuesta de préstamos y vertederos; detalle de las medidas correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental para minimizar la afección a los cauces y sus respectivas zonas de inundación y características del sistema de abastecimiento energético.

El 10 de abril de 2006, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el «Documento Ambiental Complementario al estudio informativo» en el que además de ampliarse la información ambiental previa, se contemplaban los cambios introducidos en el alzado, consecuencia de la adaptación del mismo a las indicaciones del PEIT.

Con fechas 26 de mayo y 25 de abril de 2006, se solicita a la Dirección General para la Biodiversidad y Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, respectivamente, que se pronuncien sobre la afección de la infraestructura proyectada teniendo en cuenta la documentación complementaria aportada por el promotor.

La Dirección General para la Biodiversidad emite informe al respecto, que se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente con fecha de 2 de agosto de 2006. En este informe se establecen las medidas correctoras necesarias para garantizar la minimización de la afección sobre los espacios integrantes de la Red Natura 2000, hasta un nivel que no sea significativa la afección en relación con la Directiva 92/43/CEE. Entre las medidas propuestas destaca; el establecimiento de un calendario de obras que respete de forma escrupulosa los periodos críticos para la fauna, medidas adecuadas que garanticen la permeabilidad de la fauna y, que en los tramos más sensibles, el ferrocarril discorra entre caballones. Exige para estas medidas un análisis técnico riguroso y detallado previo a su aplicación, que ha sido recogido en el Apartado 5 «Condiciones al proyecto. Medidas preventivas y correctoras» de la presente declaración.

El informe de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural se recibe el 28 de agosto de 2006. En dicho informe se indica que la ejecución del proyecto, tal y como está planteado, supondría una alteración significativa del hábitat de las especies esteparias por lo que habría de tenerse en cuenta las disposiciones del artículo 6 del Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, que traspone a la legislación estatal la Directiva Comunitaria 92/43/CEE, de 21 de mayo, de conservación de los hábitat naturales y de la fauna y flora silvestre. Por ello, y conforme a la Directiva, sugiere una serie de modificaciones a las medidas correctoras propuestas y propone medidas adicionales a las contempladas en el estudio de impacto ambiental y documentación complementaria.

Estas medidas fueron analizadas en la reunión celebrada el 9 de octubre de 2007 entre personal de la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento y Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente. Tras la reunión, la Dirección General de Ferrocarriles asume diversas medidas que han sido recogidas en los apartados específicos de esta declaración (apartado 4.2. Proximidad a espacios protegidos).

Con fecha 21 de diciembre de 2007, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio ambiente y Desarrollo Rural emite informe en el que considera que la Dirección General de Ferrocarriles ha asumido todas las medidas correctoras, consideradas factibles de las propuestas por dicha Consejería. Estas medidas se recogen en el Apartado 4.2 de la presente declaración «Impactos significativos de la alternativa elegida y medidas preventivas y correctoras previstas por el Promotor», y, en concreto, en el apartado de «Proximidad a espacios protegidos».

Con fecha 4 de febrero se consulta al Organismo Autónomo Espacios Naturales de la Consejería de Medio Ambiente de Castilla La Mancha sobre la idoneidad de las medidas correctoras asumidas por el promotor

para garantizar la integridad de la Red Natura 2000. En el informe remitido por dicho organismo, el 13 de febrero de 2008, se indica la idoneidad de las medidas propuestas pero se amplía el horizonte temporal de los trabajos propuestos por el promotor, aspecto que se recoge en el Apartado 5 de la presente declaración.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.

En la primera fase del estudio informativo (escala 1:50.000) se dividió el recorrido en dos tramos, el primero entre Madrid y Talavera de la Reina, donde se establecieron cinco corredores (MT-01, MT-02, MT-03, MT-04 y MT-05), que dieron lugar a 14 alternativas de trazado, y el segundo entre Talavera de la Reina y Oropesa donde se plantearon cuatro corredores (TC-01, TM-01, TM-02 y TM-03), que originaron 11 alternativas de trazado. Además, a estos hay que añadir el corredor línea actual (LA), que consistiría en una plataforma ceñida a la existente en el tramo Madrid-Valencia de Alcántara, entre las poblaciones de Illescas y Cabañas de la Sagra.

El análisis multicriterio elimina las alternativas sur que discurren por el oeste del embalse de Valdecañas y Miravete, por sus elevados impactos.

En la segunda fase (escala 1:20.000) se eliminan otros tres subtramos (MT-01, MT-03 y MT-02A), resultando siete alternativas. En la última fase (escala 1:5.000) se concluye que la alternativa sur, por Villaseca de la Sagra y Erustes (tramos MT-04 + MT-04C + MT-04B + MT-04), entre Madrid y Talavera de la Reina, es la más favorable desde el punto de vista ambiental, al presentar menos impactos en afecciones a hábitat, formas del relieve, hidrología, acuíferos y vegetación. Mientras que la alternativa norte, por el sur de Malpartida de Plasencia y Talaván (tramo TC-01), entre Talavera de la Reina y Oropesa, es la más favorable ambientalmente en las afecciones a formas del relieve, hidrología, vegetación, paisaje y patrimonio.

Durante la fase de alegaciones el Consejero de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Castilla-La Mancha se decanta por la alternativa MT-04 como la alternativa más favorable. Acmaden considera más favorable la alternativa MT-2 y Seo/Birdlife solicita que se vuelva a estudiar la alternativa norte por suponer una menor afección sobre la IBA 199 y no afectar a la ZEPA Área esteparia de la margen derecha del río Guadarrama.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida, y medidas preventivas y correctoras previstas por el Promotor.

Analizados los elementos que se han puesto en juego en el proceso de evaluación ambiental, para lo que se ha tenido en cuenta el estudio de impacto ambiental, redactado con los criterios y valoraciones expresadas por el promotor, las alegaciones realizadas durante la fase consulta pública, la información complementaria requerida del promotor, así como los informes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y Dirección General para la Biodiversidad, se determinan a continuación los elementos clave del proceso:

Proximidad a espacios protegidos: IBAs, zonas propuestas en la Red Natura 2000, como Lugares de Importancia Comunitaria (LICs) y Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPAs).

Como criterio básico, el promotor ha establecido el mayor grado de alejamiento de las alternativas estudiadas respecto a espacios sometidos a alguna figura de protección. No obstante, son tres los espacios integrantes de la Red Natura 2000 que podrían verse comprometidos por la distancia que los separa del trazado planteado:

Llanuras de Oropesa, Lagartera y Calera y Chozas (LIC y ZEPA ES0000168). En los municipios de Lagartera, Herrerueta de Oropesa, Calzada de Oropesa y Oropesa, el trazado propuesto se dispone paralelamente al sur de la ZEPA que coincide exactamente con la línea de ferrocarril actual Madrid-Valencia de Alcántara y la autovía de Extremadura (A-5). En el tramo entre Oropesa y Calzada de Oropesa, el trazado se ajusta al del ferrocarril existente. El promotor considera que el trazado no afecta en ningún momento a este espacio protegido, por situarse entre las dos superficies independientes que lo constituyen, al norte de la superficie localizada en el término municipal de Calera y Chozas y al sur de la superficie localizada en el término municipal de la Calzada de Oropesa.

Valle del Tiétar y embalses de Rosarito y Navalcan (ZEPA ES0000089) y Sierra de San Vicente y Valles del Tiétar y del Alberche (LIC ES4250001), son dos espacios prácticamente coincidentes en su límite meridional, que se localizan al norte de la traza ente los puntos kilométricos 105+700 hasta el final. En este tramo el trazado del AVE abandona el trazado del ferrocarril existente y discurre de forma paralela a la autovía de Extremadura (A-5), de manera que al norte del municipio de Calera y Chozas discurre por el corredor existente entre esta ZEPA y la de Llanuras de Oropesa, Lagartera y Calera y Chozas. El promotor considera que el trazado no afecta a ninguno de estos espacios por discurrir, en el punto más cercano a

una distancia aproximada de 450 m del LIC (punto kilométrico 105+800) y a unos 750 m de la ZEPA en el entorno del punto kilométrico 106+300.

ZEPA «Área esteparia de la margen derecha del río Guadarrama» (ES0000435), incluida en la IBA número 199 «Torrijos». En este tramo, el trazado se ha planteado lo más paralelo posible a la línea férrea actual Madrid-Valencia de Alcántara con el fin de evitar una mayor fragmentación del territorio y minimizar los posibles impactos. Desde el punto kilométrico 30 el trazado se ha desviado ligeramente de la línea actual para evitar el paso por el núcleo de Rielves.

El promotor propone la adopción de determinadas medidas protectoras y correctoras sobre la vegetación y fauna del entorno que se recogen en los puntos específicos de esta declaración. Por otro lado, todos estos espacios han sido considerados en el estudio de impacto ambiental como «zonas de exclusión», donde no se ubicarán actividades auxiliares ni complementarias a las obras y está previsto el jalonamiento con el fin de acotar la potencial afección.

Por lo que respecta a las subestaciones eléctricas de Cobeja e Illán de Vacas y sus respectivas líneas de acometida eléctrica, todas ellas se encuentran en áreas carentes de méritos ambientales y patrimoniales. Sin embargo, la subestación de Oropesa y su línea de acometida en el estudio informativo inicial presentaba una serie de afecciones ambientales, por lo que ha sido desplazada 1.200 m al Oeste, en las proximidades del inicio de la variante de Oropesa. Para la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha la nueva ubicación es más acertada, al alejarse de la zona de las esteparias y no suponer afección ni a las dehesas próximas ni al Reguero de los Pozos. Con objeto de minimizar los impactos sobre la avifauna, en los entornos de las subestaciones se instalarán medidas de minimización por electrocución y colisión de avifauna con tendidos eléctricos. En la subestación de Illán de Vacas, el promotor ha planteado una plantación lineal de ocultación dada la proximidad del núcleo urbano en lo que respecta a los Puestos de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes (PAET), no se prevé que la realización del PAET entre los puntos kilométricos 3+720 y 5+680, vaya a generar afecciones sobre ningún mérito ambiental del medio, según recoge el promotor en el estudio de impacto ambiental. Respecto al PAET localizado entre los puntos kilométricos 45+500 y 47+800, las únicas implicaciones esperadas se derivan de la interferencia con líneas de drenaje estacionales. Finalmente, el PAET localizado entre los puntos kilométricos 124+239 y 126+929 podría generar afecciones por la confluencia de dos líneas de drenaje. Este PAET se situará en la margen contraria al LIC y ZEPA «Llanuras de Oropesa, Lagartera, Calera y Chozas», según el promotor esto hace que no se vean afectados sus méritos ni en la fase de ejecución, ni en la de explotación de la futura línea férrea.

La Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, considera que, para que la afección causada por la construcción del PAET sea asumible, deberán adoptarse una serie de medidas que han sido recogidas en el condicionado de esta declaración.

Por lo que respecta a las IBAs:

IBA número 202 «Llanos de Oropesa», el trazado discurre por la parte central aunque muy próxima a la autovía A-5 y al ferrocarril existente. Siendo en este tramo la premisa de trazado el evitar la afección a los LICs y ZEPAs del entorno (puntos kilométricos 95+620-129+470).

IBA número 306: «Campo Arañuelo-Embalse de Valdecañas» (puntos kilométricos 129+470-139+604). Parte de la IBA esta incluida dentro de las ZEPAs «Llanuras de Oropesa, Lagartera y Calera y Chozas» y «Sierra de San Vicente y Valles del Tiétar y del Alberche».

IBA número 199 «Torrijos», parte de la IBA que no ha sido declarada como ZEPA «Área esteparia de la margen derecha del río Guadarrama» (ES0000435) es intersectada en su parte central desde Rielves hasta el límite de dicha IBA por la alternativa seleccionada, discurriendo por los términos municipales de Rielves y Gerindote.

Las medidas correctoras y protectoras consensuadas entre la Dirección General de Ferrocarriles y la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha encaminadas a preservar la calidad del entorno en el entorno de la ZEPA «Área esteparia de la margen derecha del río Guadarrama» consistirán en:

Construcción de caballones: Tanto la ubicación, como la longitud y altura se establecerán en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural.

Estudios de las poblaciones de aves esteparias en los lugares de alta sensibilidad del trazado que servirá de base para la ubicación de los caballones. En el caso de las avutardas, identificación de áreas de apareamiento (LEKs), zonas de dispersión posreproductiva o invernada, patrones de movimiento respecto a los LEKs, etc.

Estudios de instalación de nidales para cernícalo primilla, en una banda de 1 km en los entornos de mayor sensibilidad de trazado.

Seguimiento de especies de fauna en lo que se refiere a mortandad por colisión de trenes o instalaciones ferroviarias.

Campañas de vigilancia y salvamento de aguiluchos en áreas sensibles colindantes al trazado.

Inventario de tendidos eléctricos y estudios de siniestralidad de la avifauna del entorno para determinar la necesidad de enterrar los tendidos eléctricos más conflictivos y mejorar la señalización.

Realización de un proyecto de divulgación, mejora y mantenimiento de los linderos existentes entre parcelas, incrementando su anchura hasta 1,5 metros, mejoras de los hábitat ribereños del río Guadarrama y establecimiento de convenios con ganaderos para el acotado al ganado de determinadas zonas.

Para estas medidas el promotor contempla la fase de obras y un periodo de dos años referidos a la explotación de la línea.

Fauna, presencia de aves incluidas en el anexo I de la Directiva 79/409/CEE y consideradas como «En peligro de extinción» en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha (Decreto 33/1998, de 5 de mayo).

Durante la fase de obras se producirán afecciones a la fauna como consecuencia de la ocupación y transformación del terreno que supondrá la alteración de las áreas de interés faunístico, constituidas por secanos herbáceos y arbolados que alternan con reductos de bosque autóctono.

De hecho, el proyecto afectará, aproximadamente, a 268 Ha de áreas catalogadas como IBA. 142 ha de zona de interés para aves esteparias (esteparias 1: puntos kilométricos 15+800-44+500, entre Olías del Rey y Gerindote; puntos kilométricos 103+700-104+500 al sur de Velada y Norte de Calera y Chozas) y 66 Ha de zona de interés para aves esteparias (Esteparias 2: puntos kilométricos 22+300-31+000; puntos kilométricos 121+100-122+000 al oeste de Oropesa y puntos kilométricos 125+600-129+600 al este de calzada de Oropesa), área de invernada para la grulla en el término municipal de Oropesa (9,4 Ha) y 0,97 Ha de hábitat de nutria en el cruce del río Alberche, catalogada como vulnerable y de especies piscícolas de interés comunitario como barbo («Barbas comiza»), boga («Chondrostoma polylepis»), colmilleja («Cobitis paludica») y calandino («Tropidophoxinellus alburnoides»), presentes también en el río Guadarrama.

Al norte de la línea de ferrocarril entre Talavera de la Reina y Oropesa, a una distancia entre 300 y 1.000 m, se encuentra el área crítica de águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*) y buitre negro (*Aegypius monachus*), consideradas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha como en peligro de extinción y vulnerable, respectivamente y zona de importancia de cigüeña negra, catalogada en peligro de extinción. Estas zonas se encuentran definidas en los planes de Recuperación y Conservación de estas especies (Decreto 275/2003, de 9 de septiembre).

Con respecto a la nutria, el cruce del río Alberche se lleva a cabo mediante viaducto adosado al actual, lo que minimiza la posible afección.

Durante la fase de explotación, la presencia de la vía férrea genera un efecto barrera sobre las poblaciones de vertebrados terrestres, así como las instalaciones eléctricas, subestaciones y líneas, cuya presencia podría generar afecciones sobre la avifauna.

Las especies de carácter singular dentro de las áreas de interés faunísticos, caso de la avutarda o el sisón, pueden verse afectadas en distintas fases de su ciclo vital por numerosas acciones de proyecto relacionadas con la emisión de ruido, polvo y gases contaminantes, o la alteración de áreas de apareamiento, reproducción o alimentación.

De acuerdo con el estudio de impacto ambiental, para evitar que el impacto sobre la fauna sea considerado como severo, el promotor plantea medidas correctoras concretas para la fauna consistentes en:

Instalación de una malla metálica galvanizada de tipo cinegético para el cerramiento de la infraestructura.

Adecuación de obras de drenaje transversal como pasos de fauna. Adecuación vegetal de las entradas y salidas del drenaje con especies vegetales de la zona adaptadas a elevados niveles de humedad. Además el promotor realizará un estudio de movilidad de la fauna de cuyas conclusiones derivará la necesidad de establecer pasos de fauna específicos.

Adecuación del sistema de drenaje longitudinal y de cerramientos. En las áreas encharcables, se dispondrá de un cerramiento específico para anfibios, y en particular para las comunidades anfibias de humedales oligomesotróficos, consistente en una malla metálica galvanizada de 0,5 cm x 0,5 cm de luz y 0,5 m de altura y ligeramente enterrada. El cerramiento dispondrá de medidas destinadas a facilitar el escape hacia el exterior de animales. Los tramos donde se ha dispuesto este cerramiento son: puntos kilométricos 127+800-128+600, puntos kilométricos 130+300-132+550, puntos kilométricos 133+33-135+500 y puntos kilométricos 136+700-139+600.

Ejecución de viaductos, túneles o falsos túneles donde la altura de terraplén supere los 12 m.

En lo referente a las instalaciones eléctricas, el promotor propone aplicar las directrices del Decreto 5/1999, de 2 de febrero, por el que se establecen normas para instalaciones eléctricas aéreas con el fin de evitar la electrocución o colisión de las aves con los tendidos eléctricos. En este sentido, se señalarán los conductores y la catenaria con espirales de polipropileno cada 5 m, para un solo cable, o cada 10 m, al tresbolillo.

También se procederá al aislamiento de los puentes de unión entre los elementos de tensión.

Los tendidos eléctricos se protegerán y señalizarán en áreas de elevado interés faunístico. Estas son:

ZEPA «Área esteparia de la margen derecha del río Guadarrama» (ES0000435).

Área de interés para la avifauna esteparia (IBAs número 202 «Llanos de Oropesa» y 306 «Campo de Arañuelo-Embalse de Valdecañas»), puntos kilométricos 95 + 620 al 139 + 604.

Área de invernada para la grulla (puntos kilométricos 136 + 200 a 139 + 604).

En el entorno de la subestación eléctrica de Oropesa y su línea de acometida (punto kilométrico 116 + 650), por estar incluidos en la IBA número 202 «Llanos de Oropesa».

El promotor propone realizar jalonamientos metálicos provisionales de protección en las zonas de interés faunístico, hábitat naturales (Directiva 92/43/CEE) y espacios protegidos; utilización de caminos y vías de servicio ya existentes, y programación de las voladuras y tareas de despeje y desbroce fuera de los periodos de cría y nidificación, concretamente, entre los meses de febrero y junio, ambos inclusive, y se evitarán los trabajos nocturnos.

Vegetación. Hábitat y especies de interés comunitario recogidas en la Directiva 92/43/CEE: De acuerdo con el estudio de impacto ambiental, el proyecto supondrá la ocupación aproximadamente de 5,95 hectáreas, de formaciones vegetales de interés, principalmente, encinares, formaciones de ribera y retamares.

Destaca la afección a las formaciones de ribera asociadas a los cauces del río Guadarrama, Alberche (galerías fluviales arbóreas y arbustivas, que constituyen hábitat de protección especial al estar incluidos en el anejo 1 de la Ley 9/1999, de 26 de mayo, de conservación de Castilla-La Mancha), arroyos de la Venta y de los Pozos y arroyo de Cañaverál, por lo que el promotor propone la restauración de todas las márgenes que se vean afectadas por las obras de drenaje y por la construcción de estructuras, disponiéndose ejemplares tanto arbóreos como arbustivos distribuidos a lo largo de cada orilla o zonas anexas.

A su paso por los términos municipales de Calera y Chozas y Oropesa el trazado discurre por zonas con presencia de dehesas que tienen la consideración de hábitat seminaturales de protección especial al estar incluidos en el anejo 1.c) de la Ley 9/1999, de 26 de mayo.

El promotor propone el jalonamiento metálico temporal de protección en zonas singulares, jalonamiento de zonas de instalaciones y parques de maquinaria, así como caminos de acceso cuando cruce zonas de vegetación singular, riegos periódicos para evitar la formación de polvo y restauración de la cubierta vegetal en taludes, zonas de préstamo y/o vertedero, obras de fábrica, zonas de instalaciones y parques de maquinaria y otras posibles zonas.

Para compensar la ocupación o modificación de las condiciones ecológicas, tanto de hábitat prioritarios como de interés comunitario el promotor propone la creación o regeneración de superficies equivalentes a las afectadas, planteando las siguientes medidas: adquisición de terrenos de cultivo de cereal para la regeneración del encinar y áreas de pastizal; establecimiento de convenios con los ganaderos para el acotado al ganado de determinadas zonas; implantación de pastizales con las especies características de «Thero-brachypodietea» y regeneración de dehesas envejecidas mediante labores selvícolas.

Las siembras y plantaciones se diseñarán exclusivamente con especies autóctonas, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto. Se procederá a plantar 20 árboles por cada ejemplar talado.

Montes de utilidad pública.

Respecto a los montes de utilidad pública, está prevista la afección al monte de utilidad pública (MUP) número 26 de La Calzada de Oropesa, entre los puntos kilométricos 131 + 500 y 133 + 500 por su límite septentrional en 0,57 Ha. De acuerdo con el estudio de impacto ambiental solo se afectan a cultivos agrícolas, sin comprometer los méritos actuales del MUP. El promotor informa que, con carácter previo a las obras, se iniciarán los correspondientes expedientes «de concurrencia» con la Administración responsable al objeto de tramitar adecuadamente el proceso de ocupación de suelos.

Estabilidad geotécnica de plataformas, laderas y taludes: La creación de desmontes y taludes puede originar inestabilidad en el terreno. Para evitarlo, el estudio de impacto ambiental, propone que los desmontes tengan unos perfiles 2H/1V, 1H/1V, 2H/3V y 1H/3V, mientras que en los terraplenes será de 2H/1V. Asimismo, con el mismo objetivo, se redondearán las aristas de los desmontes y taludes, una vez finalizada su excavación. Para evitar la aparición de procesos erosivos, se procederá a la revegetación mediante hidrosiembra y mantas vegetales de taludes en

desmontes, taludes en terraplén y se incorporaran especies propias de cada zona, de forma irregular para romper la uniformidad del talud.

Paisaje: Se producirá un impacto visual debido al despeje, desbroce, movimiento de tierras, caminos de acceso, obras de drenaje, subestaciones, línea eléctrica y la propia línea férrea. Para minimizar el impacto visual se utilizarán colores dominantes en el paisaje como ocres, sienas, verdes, etc. Además todos los taludes y desmontes se perfilaran evitando geometrías artificiosas en la corona. Serán abiertos y se evitarán las acanaladuras, con el fin de no realizar líneas artificiales y antinaturales. Asimismo, siempre que sea posible, la superficie de los mismos se recubrirá con la tierra vegetal extraída de la propia traza.

Elementos del patrimonio y vías pecuarias: De los 42 elementos inventariados que podrían resultar afectados por la alternativa propuesta, 7 de ellos se encuentran en el eje: El Chivero (Bargas), Los Llanos Grandes (Barcience), La Fuentecilla (Barcience), Soto entre ambos ríos (Cazalegas), Vista Alegre (Cazalegas) y Entre ambos ríos II (Cazalegas); y 3 tienen un alto grado de afección, o lo que es lo mismo, la distancia que los separa del trazado es inferior a 250 m: La Vereda Ringle II (Barcience), La Farola (Barcience) y El Chaparral (Cazalegas).

El promotor propone, previamente a la redacción del proyecto constructivo, la realización de una prospección arqueológica intensiva, por arqueólogos acreditados. Como franja de prospección se delimitarán 100 m a cada lado del eje del trazado. Asimismo, el promotor propone el seguimiento arqueológico del movimiento de tierras y la realización de sondeos arqueológicos previos a las obras en aquellos casos en que la prospección de superficie lo aconseje.

El trazado intersectará 23 vías pecuarias, siendo las principales la Cañada Real Galiana, la Cañada Real Segoviana y la Cañada Real Leonesa Oriental, en Magán, Escalonilla y Calera y Chozas respectivamente. Al respecto, el EsIA indica que se restituirán las vías pecuarias afectadas por el trazado, para lo que se tendrá en cuenta lo indicado en el artículo 13.1 de la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias.

En el caso que el trazado ocasionara la desaparición de algún elemento cultural o natural singular se analizaría la posibilidad de su traslado y/o reconstrucción en un lugar cercano al original.

Medio socioeconómico. Afección acústica: Durante la fase de explotación y, de acuerdo con el estudio de impacto ambiental, las bandas del territorio donde se localizan las «áreas sensibles» donde se producen afecciones a las condiciones de sosiego y bienestar de la población (correspondientes a $L_{qmax} = 85$ dB(A) (límite crítico)) serían «a priori» las definidas por una distancia teórica al eje de 57 m.

La distancia teórica al eje ha sido calculada sin tener en cuenta las secciones transversales del trazado propuesto, por lo que en el punto 5 de la presente declaración se exige al promotor un estudio acústico de mayor detalle.

La longitud total de «áreas sensibles» es de 13.180 metros, repartidas entre suelo urbano y urbanizable al 64 y 36%, respectivamente:

Puntos kilométricos:

12 + 550.
80 + 600-82 + 550.
82 + 850-86 + 770.
87 + 250-92 + 100.
88 + 000-89 + 080.
91 + 800-92 + 420.
95 + 270-95 + 970.
121 + 150-121 + 500.

En estas áreas el promotor propone la instalación de pantallas anti-ruido, las cuales se proyectarán con bandas de colores suaves de disposición horizontal ligeramente sinusoidal y de ancho variable. Asimismo también se realizarán caballones de tierra revegetados e implantación de especies arbóreas y arbustivas para minimizar el impacto sonoro.

Por otro lado, el proyecto supondrá una ocupación de suelos urbanos y urbanizables calificados en los planeamientos municipales vigentes, tal y como han puesto de manifiesto diversos ayuntamientos durante el trámite de información pública. De acuerdo con el estudio de impacto ambiental, se ocupa un total de 22,11 Ha de suelo urbano que supone un 3,26% del total de los suelos ocupados en el ámbito de estudio, por lo que el impacto se considera moderado.

El promotor se compromete a asegurar el mantenimiento de la permeabilidad existente, tanto en la fase de construcción como de explotación, así como a reponer todos los servicios afectados para lo cual, durante la fase de redacción de proyecto, mantendrá los contactos pertinentes con los organismos, instituciones y personas interesadas.

Hidrología: El trazado propuesta cruza un elevado número de cauces menores de carácter esporádico, así como otros de mayor envergadura, entre los que destacan los ríos Guadarrama (punto kilométrico 22 + 500) y Alberche (punto kilométrico 82 + 720), los cuales se cruzarán en viaducto. Con el fin de reponer los cauces atravesados el promotor constata que se realizarán 66 obras transversales. De acuerdo con el estudio de impacto

ambiental, los caudales de avenida de todas las cuencas interceptadas se han calculado siguiendo la metodología de la instrucción 5.2-IC Drenaje superficial que establece periodos de retorno de 500 años para estructuras y avenidas y 300 años para marcos y tubos. La Confederación Hidrográfica del Tajo alegó que se utilizará para marcos y tubos 500 años por lo que el promotor propone mantener contactos con la confederación durante la redacción de los proyectos constructivos.

Con el fin de minimizar los efectos sobre el cauce, el promotor propone colocar las pilas alejadas de las márgenes y el lecho de los cauces, a una distancia mínima de 5 m desde la ribera. Además propone el establecimiento de una franja de protección de 25 m de anchura desde el cauce, donde no se podrá situar ninguna instalación de obra y jalonamientos provisionales de protección en las proximidades de cauces de mayor entidad.

En lo referente a los vertidos, el promotor propone la elaboración y aplicación de un Plan de Calidad Medioambiental que incluirá procedimientos de recepción, transporte, almacenamiento y acopio de materiales, medidas preventivas y de actuación para el manejo de la maquinaria mantenimiento y reparaciones y un plan de gestión de residuos.

Con respecto al control de la contaminación, el promotor propone la disposición de barreras de retención de sedimentos en cada margen de cauce interceptado, balsas de decantación temporales en zonas de instalaciones y parques de maquinaria y balsas de decantación permanentes para los ríos Guadarrama y Alberche.

Durante la fase de ejecución de las obras se producirán acciones potencialmente generadoras de afecciones sobre los acuíferos, como son las obras auxiliares y de instalación, generación de préstamos y vertederos, construcción de estructuras y obras de drenaje y producción de vertidos. No obstante la superficie de acuíferos con alta vulnerabilidad se limita a un total de 75,15 has, lo que supone el 11,07% de la superficie de ocupación proyectada para el trazado. El promotor propone que los terraplenes localizados en tramos hidrogeológicamente vulnerables se cimenterán sobre pedraplenes o escolleros de alta dimensión a modo de drenajes subterráneos.

En relación con el régimen hídrico, el EsIA indica que el acuífero número 14, acuífero situado en la zona de actuación, tiene una gran inercia, de forma que sólo las extracciones prolongadas y concentradas, como bombeos para abastecimiento urbano, tienen efectos apreciables a escala regional.

Modificaciones del relieve por movimiento de tierras: El resultado del movimiento de tierras, incluyendo la tierra vegetal, la excavación y relleno, necesario para la construcción de la solución propuesta es aproximadamente 15,3 Mm de los cuales, algo más de 2,8 Mm procederán de zonas de préstamos, mientras que 2,6 Mm se llevarán a vertederos, para el tramo entre Madrid y Talavera de la Reina.

El movimiento de tierras alterará las formas de relieve, no obstante, a la vista de las alturas de terraplén y desmontes previstos y considerando el relieve poco accidentado de la zona, el impacto se califica como moderado.

En relación con el exceso de tierras, el promotor ha seleccionado 25 posibles zonas de vertido, todas ellas en la provincia de Toledo, con capacidad suficiente para albergar los excedentes previstos y 16 posibles zonas de procedencia de materiales (15 graveras y 1 cantera). De acuerdo con el informe presentado por la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural, deberá buscarse emplazamientos alternativos para las graveras: G9, localizada dentro del LIC y ZEPA «Llanuras de Oropesa, Lagartera y Calera y Chozas», G-11 próxima al núcleo de población de Azután, en un hábitat de protección especial, y G-10, próxima al arroyo de Andilucha con vegetación bien conservada. También deberán buscarse alternativas para los vertederos: V-19 y V-22 próximos al río Guadarrama, V-20 junto al arroyo Vallehermoso, V-15 a 200 m del río Tajo y a 800 m de la propuesta de LIC y de la ZEPA río Tajo en Castrejón, isla de Malpica de tajo y Azután (ES0000169). V-16 y V-14 próximos al río Tajo.

Durante la redacción de los proyectos constructivos, el promotor propone mantener contactos con los organismos, instituciones y personas interesadas. En especial, se tendrán en cuenta las indicaciones hidrológicas específicas realizadas por la Confederación Hidrográfica del Tajo.

5. Condiciones al proyecto: Medidas preventivas y correctoras

Tras el análisis de las medidas recogidas en el estudio de impacto ambiental y documentación complementaria y los informes recibidos de las administraciones ambientales implicadas, se establecen las siguientes condiciones adicionales:

En relación con el PAET situado entre los puntos kilométricos 124 + 329 y 126 + 929, las obras deberán ejecutarse en las proximidades de la vía existente del ferrocarril, deberán adoptarse medidas de protección adicionales (caballones o pantallas) ya que es una zona con presencia de aves esteparias y se tomarán medidas para evitar que el arroyo del Molinillo se vea afectado por la ejecución de las obras.

Todas las medidas propuestas por el promotor para la ZEPA «Área esteparia de la margen derecha del río Guadarrama» se harán extensibles para la parte de la IBA número 199 «Torrijos» que no ha sido designada ZEPA y para la parte del trazado que discurre coincidente con el límite sur de la ZEPA ES0000168 «Llanuras de Oropesa, Lagartera, Calera y Chozas».

Con el fin de determinar la ubicación de los caballones, el promotor realizará una valoración preoperacional de las especies y el hábitat que posteriormente deberá inventariarse, se identificarán los lugares de nidificación, alimentación y concentración posnupciales de rapaces y otras especies singulares especialmente: avutarda, sisón, ortega, ganga, cernícalo primilla y aguilucho cenizo y pálido. Durante el transcurso de las obras, se continuará con estos estudios y los mismos se llevarán también a cabo durante un periodo de 10 años. Esta medida se llevará a cabo tanto sobre la superficie de la IBA número 199 «Torrijos», como en la banda de 1 km alrededor del trazado a su paso por la ZEPA Llanuras de Oropesa, Lagartera y Calera y Chozas. Los resultados de estos estudios se presentarán ante la Comisión de Seguimiento.

El «Estudio de la valoración preoperación de las especies y el hábitat», permitirá identificar las zonas sensibles para la fauna, y por tanto, las zonas donde hay que limitar las obras en los periodos de reproducción. Deberá comunicarse a la Delegación Provincial de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Toledo la realización de voladuras con un mes de antelación.

La ubicación definitiva de los caballones deberá estar consensuada con el Organismo Autónomo Espacios Naturales de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha y será previamente informada por la Dirección General para la Biodiversidad. Se estudiará la posibilidad de que la altura de coronación de los caballones supere la altura de la catenaria y de que los caballones puedan ser en algún momento interrumpidos para garantizar las labores de evacuación en caso de accidente.

Los caballones se adecuarán y restaurarán oportunamente en coordinación con la Delegación Provincial de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Toledo.

Los estudios para la instalación de primillares tendrán en cuenta los espacios integrantes de la Red Natura 200 y el territorio comprendido dentro de las ZEPAs. En coordinación con el Organismo Autónomo Espacios Naturales de Castilla-La Mancha, se adecuarán dos edificaciones que cuenten con colonias en la actualidad o las hayan acogido hasta época reciente, preferiblemente en las ZEPAs existentes en el recorrido del proyecto o en sus inmediaciones.

Las campañas de vigilancia y salvamento de aguiluchos se desarrollarán en el entorno del trazado a su paso por y en las proximidades de las zonas ZEPA en el mismo horizonte temporal que el estipulado para los inventarios (10 años).

El promotor realizará campañas de vigilancia y salvamento de águila imperial ibérica («Aquila adalberti»), buitre negro («Aegypius monachus») y cigüeña negra («Ciconia nigra») en las proximidades del trazado a las Áreas Críticas y zonas de importancia de estas especies, definidas en los Planes de Recuperación y Conservación, en el mismo horizonte temporal que el estipulado para los inventarios (10 años).

Los resultados del seguimiento de especies de fauna en lo que se refiere a mortandad por colisión de trenes o instalaciones ferroviarias deberán relacionarse con los estudios de avifauna, para que las conclusiones que se deriven de los mismos, permita determinar si son necesarias medidas correctoras adicionales. El horizonte temporal será el mismo que el estipulado para los inventarios (10 años).

El promotor realizará un estudio de movilidad de la fauna con el fin de identificar los principales corredores y proponer pasos de fauna específicos, previo informe de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural. Independientemente de las medidas, diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales contemplados en el estudio de impacto ambiental, se cumplirá lo recogido en documento «Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» de la Dirección General para la Biodiversidad el Ministerio de Medio Ambiente, elaborado de acuerdo con la Acción COST 341 Deberá evitarse la presencia en los pasos de sifones y arquetas para la deposición de sólidos que no estuviesen protegidos contra caídas de pequeños animales. Asimismo, deberá asegurarse la continuidad entre los pasos de la nueva vía y N-V y línea ferroviaria Madrid-Valencia de Alcántara.

Los pasos superiores propuestos para dar continuidad a caminos o vías pecuarias se adaptarán como ecoductos para lo cual:

Se mantendrán dos franjas laterales a cada lado de la superficie del paso superior sin asfaltar que se recubrirán con sustrato natural y, si es posible, se revegetarán.

Se instalarán pantallas opacas en los márgenes de la superficie de paso.

Se realizarán plantaciones y se instalará un vallado perimetral que guíe a la fauna hacia la entrada del paso.

El vallado deberá dar continuidad con las pantallas laterales del paso y se deberá realizar un mantenimiento del mismo para detectar y corregir los desperfectos que se puedan ocasionar.

El proyecto de construcción determinará las zonas de mayor riesgo de incendio y establecerá un plan de prevención y extinción de incendios. En estas zonas la restauración de taludes se realizará con especies autóctonas de baja inflamabilidad.

Puesto que durante el proceso de evaluación, la Dirección General para la Biodiversidad ha puesto de manifiesto que, en la ZEPA «Valle del Tiétar y embalses de Rosarito y Navalcán» se podría identificar la presencia de linco, previo al inicio de las obras, se llevará a cabo un trabajo de campo por técnico competente para identificar la posible presencia de esta especie y, en su caso, establecer las medidas preventivas correspondientes en colaboración con la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Este aspecto no ha sido puesto de manifiesto por dicha Consejería.

En la fase de redacción de proyecto se realizará un estudio del efecto de represamiento de una avenida con un periodo de retorno de 500 años incluyendo informe de la Confederación Hidrográfica.

Los emplazamientos alternativos de graveras, canteras y vertederos, en su caso, deberán ser informados por el Órgano Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y deberán ser sometidas a autorización ambiental por la Comunidad Autónoma. Se deberá elaborar una propuesta de utilización como material de obra de los residuos de construcción y demolición generados en el área de influencia del proyecto.

Con respecto al monte de utilidad pública (MUP) número 26 el promotor compensará la pérdida de superficie forestal (arbórea o arbustiva) en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural y establecerá un sistema de vigilancia.

En las zonas donde se produzca la alteración y destrucción de superficie con presencia de hábitat de interés comunitario, se procederá a su restitución mediante la revegetación con especies autóctonas de una superficie que sea el doble, como mínimo, de la que se vea afectada, todo ello de acuerdo con la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

En caso de que se requiera la apertura de nuevos caminos de acceso sobre terrenos ocupados por vegetación natural con descuaje de matorral o arbolado, se recuerda la necesidad de autorización administrativa previa de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural, por aplicación del artículo 7 bis de la Ley 2/1988, de Conservación de Suelos y Protección de las Cubiertas Vegetales Naturales.

En relación con la adquisición de terrenos de cultivo de cereal para la regeneración del encinar y áreas de pastizal, se establecerán los criterios que guíen la selección de terrenos a adquirir de forma coordinada con la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

El diseño de las estructuras de los puentes y viaductos se realizará de manera que no sea necesaria la colocación de ninguna pila dentro del cauce y sin que los estribos afecten a la vegetación de ribera. Los estribos de los pasos superiores se situarán al menos a 5 m de la vegetación riparia en los arroyos y al menos a 10 m en los ríos que sean cruzados por la infraestructura del AVE.

La altura mínima que deben tener las pantallas de separación entre el entorno natural y carreteras o ferrocarriles que crucen por debajo del viaducto será de dos metros. La altura mínima del viaducto en un entorno arbustivo será de cinco metros y en un entorno arbóreo, diez metros.

El proyecto constructivo incluirá un estudio acústico y vibratorio de mayor detalle al incluido en el estudio de impacto ambiental, con el objeto de identificar las viviendas y equipamientos urbanos aislados y las zonas ecológicamente más sensibles, que requieren la implantación de medidas correctoras para garantizar los siguientes valores límite de inmisión:

Tipo de área acústica	Índices de ruido		
	L _d	L _e	L _n
Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una protección especial protección contra la contaminación acústica .	55	55	45
Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	60	60	50
Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en el apartado anterior.	65	65	55
Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	68	68	58
Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	70	70	60

Los valores límite de inmisión máximos de ruido serán los siguientes:

Tipo de área acústica	Índice de ruido L _{Amax}
Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una protección especial protección contra la contaminación acústica	80
Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial	85
Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial	88
Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en el apartado anterior.	90
Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	90

* Los índices acústicos y el cumplimiento de los valores establecidos se ajustarán a lo establecido en el 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.

Si de dicho estudio se derivaran medidas correctoras complementarias a las definidas en el estudio de impacto ambiental en espacios de la Red Natura 2000, estas se diseñarán en coordinación con el órgano gestor de la Comunidad de Castilla-La Mancha.

El promotor establecerá un plan de obra encaminado a minimizar la afectación acústica a la población del entorno que contemplará la no realización de obras durante el periodo nocturno, rutas de camiones y, en su caso, la colocación de pantallas fonoabsorbentes.

Una vez definido el trazado para las reposiciones de las vías pecuarias intersectadas, deberán tramitarse los expedientes oportunos ante la Delegación Provincial de Agricultura y Medio Ambiente de Toledo. En general los criterios para la reposición serán los siguientes:

Realización del paso correspondiente a la reposición del trazado de la vía pecuaria en el mismo punto en que dicha vía pecuaria queda interceptada o lo más próximo a él.

Los pasos serán específicos para el tránsito ganadero y estarán adaptados al efecto.

Se dará la amplitud (anchura y galibó) suficientes para el tránsito ganadero.

El proyecto incluirá un estudio detallado de medidas de recuperación ambiental que recogerá las propuestas de pantallas vegetales, la morfología y revegetación de los taludes resultantes, indicando ubicaciones y especies empleadas. Los terraplenes y desmontes que se desarrollen en terrenos granulares tendrán una pendiente inferior a 3H:2V, de forma que se favorezca su revegetación.

En el anexo adjunto a esta declaración se recoge un cuadro resumen de todas las medidas consideradas necesarias para que este proyecto pueda resultar ambientalmente viable.

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental, además de las siguientes consideraciones:

Formación de cárcavas motivadas por socavamiento del terreno y la existencia de desprendimientos y deslizamientos.

Restauración de los vertederos generados por la obra y la recuperación de las pistas y áreas vinculadas a movimiento de maquinaria.

Estanqueidad de la valla de cerramiento y la posibilidad de los animales atrapados en el interior para escapar de la misma.

Se verificará la idoneidad y buen estado de los pasos de agua y cauces de drenaje transversal y longitudinal del trazado. Asimismo, se comprobará que las obras de drenaje son las adecuadas y no existen encharcamientos del terreno como consecuencia de los taludes construidos. En su caso, se adoptarán las medidas correctoras correspondientes.

Se realizará con periodicidad el mantenimiento y limpieza de drenes y desagües, al objeto de conservarlos en perfecto estado y evitar así posibles riesgos de contención e inundación.

Se elaborará un plan con los cuidados, precauciones, dispositivos de defensa y, en su caso, operaciones de restauración para el cauce y riberas de los cursos de agua potencialmente alterables por las obras, con objeto de conservar en los mismos las condiciones originales de flujo, biológi-

cas, calidad de las aguas, morfología, granulometría de los materiales y sección útil de estiaje.

Seguimiento de la eficacia de todas las medidas propuestas para la protección de la fauna.

Campañas de mediciones necesarias para el control de las medidas establecidas para la protección acústica.

Con objeto de verificar el modelo acústico y el de vibraciones aplicados por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos reglamentariamente.

El promotor definirá durante la fase de redacción del proyecto un plan de restauración vegetal que garantice la correcta ejecución del proceso de revegetación y consiga los objetivos de integración de los distintos elementos generados de forma directa o indirecta por la obra, como son los taludes en desmonte y terraplén, estructuras de paso sobre ríos, barrancos y acequias, obras de fábrica, caminos de obra, diques de tierra antirruido, áreas de préstamos, vertederos y zonas de instalaciones auxiliares.

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

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el «BOE» en el que se publica la DIA.

Con anterioridad al inicio de las obras, el promotor constituirá una Comisión Mixta de Seguimiento y Control Ambiental de las Obras presidida por un representante del órgano sustantivo e integrada, al menos, por un representante de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y un representante de la Dirección General para la Biodiversidad, ambos pertenecientes al Ministerio de Medio Ambiente, un representante de ADIF del Ministerio de Fomento, un representante correspondiente al órgano autonómico competente en materia de espacios protegidos, evaluación ambiental y cultura y un representante de alguna asociación ecologista que haya participado en el proceso de evaluación del presente proyecto.

La función de la Comisión de Seguimiento será la de verificar el cumplimiento de lo dispuesto en la declaración de impacto ambiental y emitir informes al respecto elevándolos al órgano responsable del seguimiento

ambiental. Aunque la Comisión se ocupe del seguimiento y control de todos los aspectos ambientales, sus objetivos principales serán los relativos al mantenimiento de la integridad de los lugares de la Red Natura 2000 y los valores que motivaron su declaración, así como la afección acústica a la población y la repercusión de las obras en los bienes del patrimonio cultural.

Sin perjuicio de la información que corresponda remitir a los órganos ambientales autonómicos correspondientes, y con independencia de los informes de carácter interno para garantizar la aplicación y control del PVA, se cumplimentará un informe tras el acta de replanteo y antes del inicio de las obras, un informe mensual en la fase de obras, informes especiales cuando se estime necesario, un informe final de obra y otro informe anual durante los tres años (o cinco, si se justifica) de terminada la obra con los resultados obtenidos en la restauración vegetal e integración paisajística. Todos los informes estarán a disposición de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente que podrá solicitarlos cuando considere oportuno y, en cualquier caso, serán destinatarios los miembros de la Comisión de Seguimiento.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 27 de febrero de 2008, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del trazado definido por la alternativa Sur por Villaseca de la Sagra y sur de Montearagón (MT-04+MT-04C+MT04B+MT-04+TC-01), del estudio informativo del proyecto «Línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Extremadura, tramo Madrid-Oropesa», concluyendo que se trata de la alternativa más favorable ambientalmente tanto en su conjunto, como en relación con la ocupación de hábitat de interés, los movimientos de tierras, la afección a cauces y la ocupación de formaciones vegetales de interés, siempre que se cumplan las medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental, en la información complementaria y en la presente propuesta, que se deducen de la evaluación practicada.

Lo que se hace público y se comunica a Dirección General de Ferrocarriles Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 12 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

Madrid, 28 de febrero de 2008.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ANEXO

Correlación de los impactos con las medidas correctoras

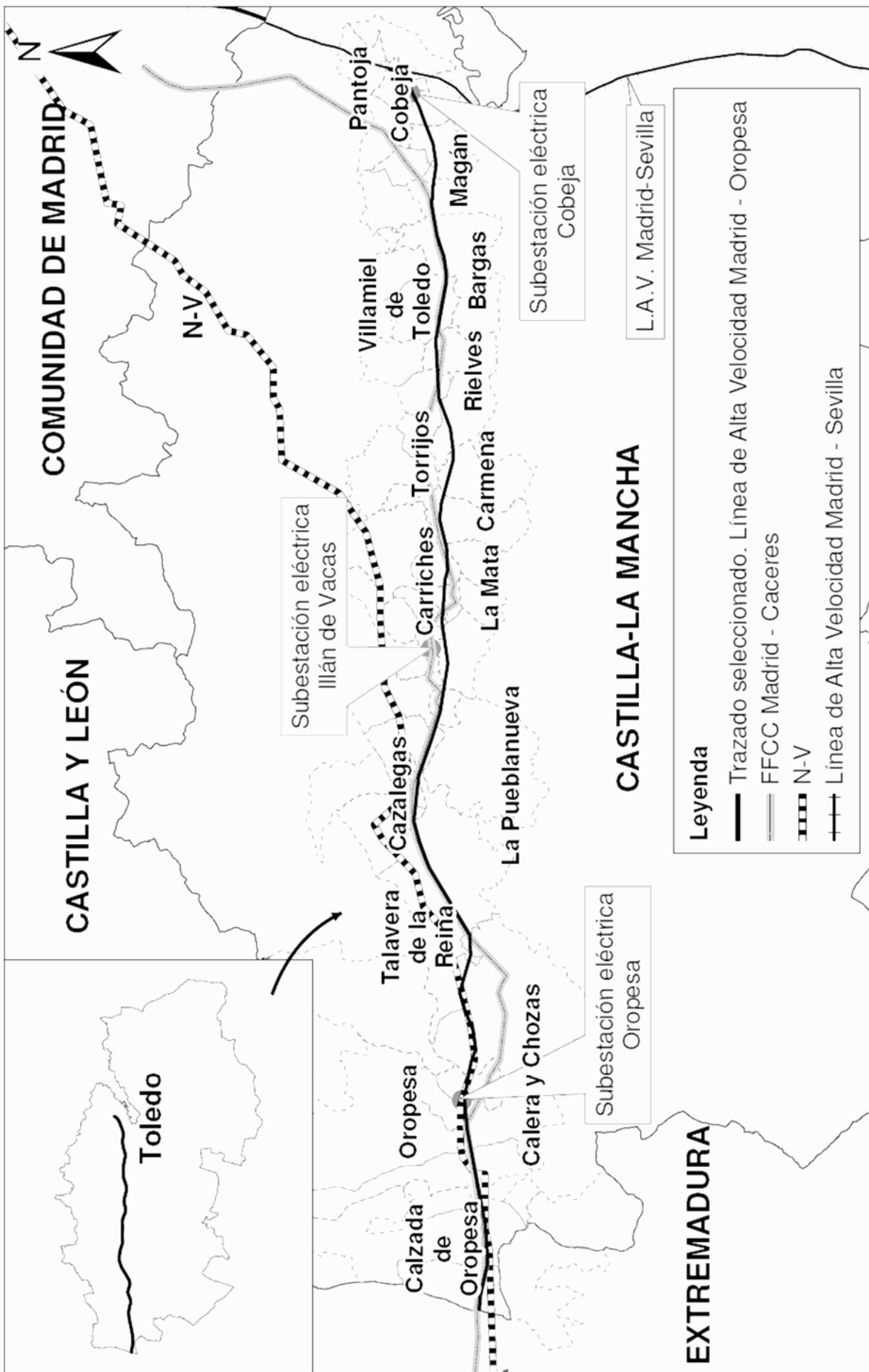
Impactos previstos	Medidas correctoras (apartado 4 de la DIA)	Condicionado (apartado 5 de la DIA)
Zonas sensibles: LIC y ZEPA Llanuras de Oropesa, Lagartera y Calera y Chozas. IBA número 199 «Torrijos».	Desplazamiento de la subestación eléctrica de Oropesa y su línea de acometida 1.200 m al Oeste de su posición inicial para alejarlas de la zona de aves esteparias, las dehesas próximas y del Reguero de los Pozos.	En el PAET situado entre los puntos kilométricos 124+329 y 126+929 las obras deberán ejecutarse en las proximidades de la vía existente del ferrocarril. Adopción de medidas de protección adicionales (caballones o pantallas). Adopción de medidas para evitar que el arroyo del Molinillo se vea afectado por la ejecución de las obras. Construcción de caballones en base a estudios previos de identificación de los lugares de nidificación, alimentación y concentración posnupciales de rapaces y otras especies singulares. Estos estudios se llevarán a cabo durante 10 años en la superficie de la IBA número 199 «Torrijos» y en la banda de 1 km alrededor del trazado a su paso por la ZEPA Llanuras de Oropesa, Lagartera y Calera y Chozas. Los resultados de estos estudios se presentarán ante la Comisión de Seguimiento. La ubicación definitiva de los caballones deberá estar consensuada con el Organismo Autónomo Espacios Naturales de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha y será previamente informada por la Dirección General para la Biodiversidad. Se estudiará la posibilidad de que la altura de coronación de los caballones supere la altura de la catenaria y de que los caballones puedan ser en algún momento interrumpidos para garantizar las labores de evacuación en caso de accidente. Los caballones se adecuarán y restaurarán oportunamente en coordinación con la Delegación Provincial de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Toledo.

Impactos previstos	Medidas correctoras (apartado 4 de la DIA)	Condicionado (apartado 5 de la DIA)
<p>Zonas sensibles: ZEPA «Área esteparia de la margen derecha del río Guadarrama».</p>	<p>Construcción de caballones.</p> <p>Estudios de las poblaciones de aves esteparias en los lugares de alta sensibilidad del trazado que servirá de base para la ubicación de los caballones.</p> <p>Estudios de instalación de nidales para cernícalo primilla, en una banda de 1 km en los entornos de mayor sensibilidad de trazado.</p> <p>Seguimiento de especies de fauna en lo que se refiere a mortandad por colisión de trenes o instalaciones ferroviarias.</p> <p>Inventario de tendidos eléctricos y estudios de siniestralidad de la avifauna del entorno para determinar la necesidad de enterrar los tendidos eléctricos más conflictivos y mejorar la señalización.</p> <p>Realización de un proyecto de divulgación, mejora y mantenimiento de los linderos existentes entre parcelas, incrementando su anchura hasta 1,5 metros, mejoras de los hábitat ribereños del río Guadarrama y establecimiento de convenios con ganaderos para el acotado al ganado de determinadas zonas.</p>	<p>Todas las medidas propuestas por el promotor para la ZEPA «Área esteparia de la margen derecha del río Guadarrama» se harán extensibles para la parte de la IBA número 199 «Torrijos» que no ha sido designada ZEPA y para la parte del trazado que discurre coincidente con el límite sur de la ZEPA «Llanuras de Oropesa, Lagartera, Calera y Chozas».</p>
<p>Fauna.</p>	<p>Adopción de medidas anticolidión y antielectrocución en las infraestructuras de suministro eléctrico.</p> <p>Campañas de vigilancia y salvamento de aguiluchos en áreas sensibles colindantes al trazado.</p> <p>Jalonamientos metálicos provisionales de protección en las zonas de interés faunístico.</p> <p>Instalación de una malla metálica galvanizada de tipo cinégetico para el cerramiento de la infraestructura.</p> <p>Adecuación de obras de drenaje transversal como pasos de fauna.</p> <p>Adecuación vegetal de las entradas y salidas de las obras de drenaje con especies vegetales de la zona, adaptadas a elevados niveles de humedad.</p> <p>Estudio de movilidad de la fauna de cuyas conclusiones derivará la necesidad de establecer pasos de fauna específicos.</p> <p>En las áreas encharcables, se dispondrá de un cerramiento específico para anfibios, y en particular para las comunidades anfibias de humedales oligomesotróficos. Los tramos donde se ha dispuesto este cerramiento son: puntos kilométricos 127+800-128+600, puntos kilométricos 130+300-132+550, puntos kilométricos 133+33-135+500 y puntos kilométricos 136+700-139+600.</p> <p>Ejecución de viaductos, túneles o falsos túneles donde la altura de terraplén supere los 12 m.</p> <p>Utilización de caminos y vías de servicio ya existentes.</p> <p>Programación de las voladuras y tareas de despeje y desbroce fuera de los periodos de cría y nidificación, concretamente, entre los meses de febrero y junio, ambos inclusive, y se evitarán los trabajos nocturnos.</p>	<p>Los estudios para la instalación de primillares tendrán en cuenta los espacios integrantes de la Red Natura 200 y el territorio comprendido dentro de las ZEPAs. En coordinación con el Organismo Autónomo Espacios Naturales de Castilla-La Mancha, se adecuarán dos edificaciones que cuenten con colonias en la actualidad o las hayan acogido hasta época reciente, preferiblemente en las ZEPAs existentes en el recorrido del proyecto o en sus inmediaciones.</p> <p>Las campañas de vigilancia y salvamento de aguiluchos se desarrollarán en el entorno del trazado a su paso por y en las proximidades de las zonas ZEPA en el mismo horizonte temporal que el estipulado para los inventarios (10 años). No se desarrollarán trabajos en la época de reproducción de especies faunísticas catalogadas, entre febrero y junio, ambos inclusive, en las zonas con presencia de especies. Deberá comunicarse a la Delegación Provincial de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Toledo la realización de voladuras con un mes de antelación.</p> <p>Realización de campañas de vigilancia y salvamento de águila imperial ibérica («Aquila Adalberti»), buitre negro («Aegypius monachus») y Cigüeña negra («Ciconia nigra») en las proximidades del trazado a las Áreas Críticas y zonas de importancia de estas especies, definidas en los Planes de Recuperación y Conservación, en el mismo horizonte temporal que el estipulado para los inventarios (10 años).</p> <p>Seguimiento de la mortandad de la avifauna por colisión de trenes o instalaciones ferroviarias durante 10 años para determinar si son necesarias medidas correctoras adicionales.</p> <p>Estudio de movilidad de la fauna con el fin de identificar los principales corredores y proponer pasos de fauna específicos, previo informe de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural.</p>

Impactos previstos	Medidas correctoras (apartado 4 de la DIA)	Condicionado (apartado 5 de la DIA)
Vegetación.	<p>Restauración de todas las márgenes de cauces que se vean afectadas por las obras.</p> <p>Restauración de la cubierta vegetal en taludes, zonas de préstamo y/o vertedero, obras de fábrica, zonas de instalaciones y parques de maquinaria y otras posibles zonas.</p> <p>Creación o regeneración de superficies equivalentes a las afectadas mediante la adquisición de terrenos de cultivo de cereal para la regeneración del encinar y áreas de pastizal.</p> <p>Establecimiento de convenios con los ganaderos para el acotado al ganado de determinadas zonas.</p> <p>Implantación de pastizales con las especies características de «Thero-brachypodietea» y regeneración de dehesas envejecidas mediante labores selvícolas.</p> <p>Se procederá a plantar 20 árboles por cada ejemplar talado.</p>	<p>Para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales contemplados en el estudio de impacto ambiental, se cumplirá lo recogido en el documento «Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» de la Dirección General para la Biodiversidad el Ministerio de Medio Ambiente, elaborado de acuerdo con la Acción COST 341.</p> <p>Asegurar la ausencia en los pasos de fauna de sifones y arquetas para la deposición de sólidos que no estuviesen protegidos contra caídas de pequeños animales.</p> <p>Deberá asegurarse la continuidad entre los pasos de la nueva vía y N-V y línea ferroviaria Madrid-Valencia de Alcántara.</p> <p>Los pasos superiores propuestos para dar continuidad a caminos o vías pecuarias se adaptarán como ecoductos.</p> <p>En las zonas del trazado cercanos a los puntos donde la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural ha constatado la presencia de lince, se llevará a cabo un trabajo de campo por técnico competente, para identificar la presencia de esta especie y, en su caso, en colaboración con dicha Consejería, establecer las medidas a adoptar para evitar y minimizar las potenciales afecciones.</p> <p>Determinar las zonas de mayor riesgo de incendio y establecer un plan de prevención y extinción de incendios. En estas zonas la restauración de taludes se realizará con especies autóctonas de baja inflamabilidad.</p> <p>En las zonas donde se produzca la alteración y destrucción de superficie con presencia de hábitat de interés comunitario, se procederá a su restitución mediante la revegetación con especies autóctonas de una superficie que sea el doble, como mínimo, de la que se vea afectada. En coordinación con la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.</p> <p>Para la apertura de nuevos caminos de acceso sobre terrenos ocupados por vegetación natural con descuaje de matorral o arbolado, se requerirá la autorización administrativa previa de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural, por aplicación del artículo 7 bis de la Ley 2/1988, de Conservación de Suelos y Protección de las Cubiertas Vegetales Naturales.</p> <p>En relación con la adquisición de terrenos de cultivo de cereal para la regeneración del encinar y áreas de pastizal, se establecerán los criterios que guíen la selección de terrenos a adquirir de forma coordinada con la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.</p>
Paisaje.	<p>Plantación lineal de ocultación de la subestación de Illán de Vacas.</p> <p>Desmontes con perfiles 2H/1V, 1H/1V, 2H/3V y 1H/3V.</p> <p>Terraplenes con perfiles 2H/1V.</p> <p>Se redondearán las aristas de los desmontes y taludes, una vez finalizada su excavación.</p> <p>Revegetación mediante hidrosiembra y mantas vegetales de taludes en desmontes, taludes en terraplén. Incorporaran especies propias de cada zona, de forma irregular para romper la uniformidad del talud.</p>	<p>Los emplazamientos alternativos de graveras, canteras y vertederos, en su caso, deberán ser informados por el Órgano Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y deberán ser sometidas a autorización ambiental por la Comunidad Autónoma.</p> <p>Propuesta de utilización como material de obra de los residuos de construcción y demolición generados en el área de influencia del proyecto.</p> <p>Estudio detallado de medidas de recuperación ambiental que recogerá las propuestas de pantallas vegetales, la morfología y revegetación de los taludes resultantes, indicando ubicaciones y especies empleadas.</p> <p>Los terraplenes y desmontes que se desarrollen en terrenos granulares tendrán una pendiente inferior a 3H:2V, de forma que se favorezca su revegetación.</p>
Patrimonio y vías pecuarias.	<p>Prospección arqueológica intensiva, por arqueólogos acreditados en una franja de prospección de 100 m a cada lado del eje del trazado.</p>	<p>Una vez definido el trazado para las reposiciones de las vías pecuarias intersectadas, deberán tramitarse los expedientes oportunos ante la Delegación Provincial de Agricultura y Medio Ambiente de Toledo.</p>

Impactos previstos	Medidas correctoras (apartado 4 de la DIA)	Condicionado (apartado 5 de la DIA)
MUP.	<p>Seguimiento arqueológico del movimiento de tierras y la realización de sondeos arqueológicos previos a las obras.</p> <p>Se restituirán las vías pecuarias afectadas por el trazado, según el artículo 13.1 de la Ley 3/95 de 23 de Marzo, de Vías Pecuarias.</p> <p>Si trazado ocasionara la desaparición de algún elemento cultural o natural singular se analizaría la posibilidad de su traslado y/o reconstrucción en un lugar cercano al original.</p> <p>Con carácter previo a las obras, se iniciarán los correspondientes expedientes «de concurrencia» con la Administración responsable al objeto de tramitar adecuadamente el proceso de ocupación de suelos.</p>	<p>Criterios para la reposición de las vías pecuarias intersectadas:</p> <p>Realización del paso correspondiente a la reposición del trazado de la vía pecuaria en el mismo punto en que dicha vía pecuaria queda interceptada o lo más próximo a él.</p> <p>Los pasos serán específicos para el tránsito ganadero y estarán adaptados al efecto. Se dará la amplitud (anchura y galibó) suficientes para el tránsito ganadero.</p> <p>Con respecto al Monte de Utilidad Pública (MUP) número 26 el promotor compensará la pérdida de superficie forestal (arborea o arbustiva) en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural y establecerá un sistema de vigilancia.</p>
Medio socioeconómico.	<p>Instalación de pantallas antirruído y caballones de tierra revegetados e implantación de especies arbóreas y arbustivas en los puntos kilométricos: 12+550; 80+600-82+550; 82+850-86+770; 87+250-92+100; 88+000-89+080; 91+800-92+420; 95+270-95+970; 121+150-121+500.</p> <p>Mantenimiento de la permeabilidad existente. Reposición todos los servicios afectados.</p>	<p>Estudio acústico y vibratorio de detalle para alcanzar los objetivos de calidad reglamentarios, prestando especial atención a los espacios integrantes de la Red Natura 2000. Este estudio se ajustará a lo exigido en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y sus reglamentos de desarrollo, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.</p> <p>Las medidas correctoras, en áreas de la Red Natura 2000, deberán diseñarse en coordinación con los gestores/directores de dichos espacios y contar con la aprobación de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.</p> <p>Plan de obra encaminado a minimizar la afección acústica a la población del entorno que contemplará la no realización de obras durante el periodo nocturno, rutas de camiones y, en su caso, la colocación de pantallas fonoabsorbentes.</p>
Hidrología.	<p>Los ríos Guadarrama (punto kilométrico 22+500) y Alberche (punto kilométrico 82+720) se cruzarán en viaducto.</p> <p>Colocación de las pilas alejadas de las márgenes y el lecho de los cauces, a una distancia mínima de 5 m.</p> <p>Franja de protección de 25 m de anchura desde el cauce, donde no se podrá situar ninguna instalación de obra.</p> <p>Reposición de los cauces atravesados gracias a 66 obras transversales.</p> <p>Control de la contaminación mediante la disposición de barreras de retención de sedimentos en cada margen de cauce interceptado, balsas de decantación temporales en zonas de instalaciones y parques de maquinaria y balsas de decantación permanentes para los ríos Guadarrama y Alberche.</p> <p>Los terraplenes localizados en tramos hidrogeológicamente vulnerables se cimentarán sobre pedraplenes o escollerados de alta dimensión a modo de drenajes subterráneos.</p>	<p>Estudio del efecto de represamiento de una avenida con un periodo de retorno suficiente, incluyendo informe de la Confederación Hidrográfica.</p> <p>El diseño de las estructuras de los puentes y viaductos se realizará de manera que no sea necesaria la colocación de ninguna pila dentro del cauce y sin que los estribos afecten a la vegetación de ribera.</p> <p>La altura mínima que deben tener las pantallas de separación entre el entorno natural y carreteras o ferrocarriles que crucen por debajo del viaducto será de dos metros.</p> <p>La altura mínima del viaducto en un entorno arbustivo será de cinco metros y en un entorno arbóreo, diez metros.</p>

Línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Extremadura. Tramo Madrid-Oropesa



EXTREMADURA

CASTILLA-LA MANCHA

COMUNIDAD DE MADRID

CASTILLA Y LEÓN

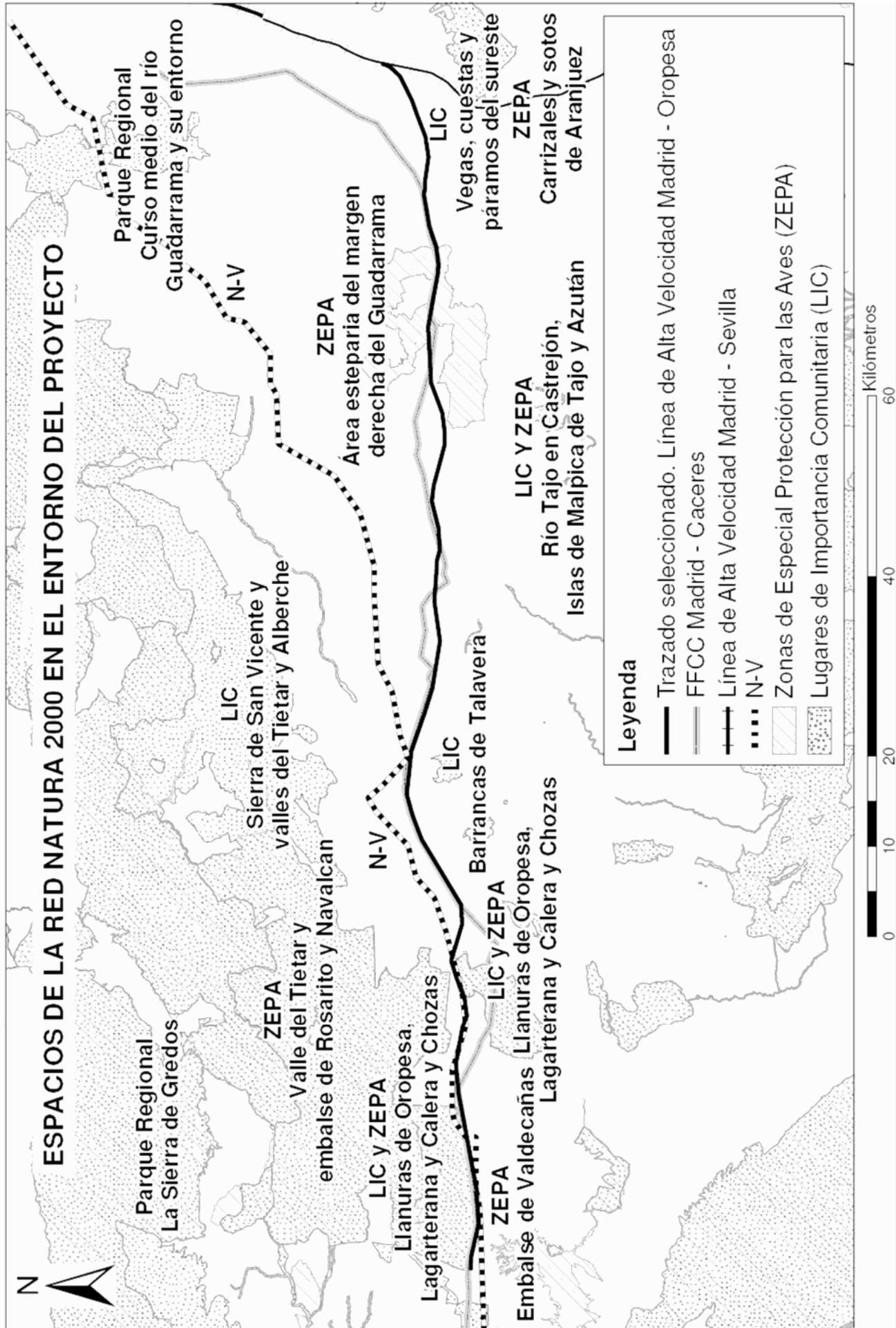
Toledo



Leyenda

- Trazado seleccionado. Línea de Alta Velocidad Madrid - Oropesa
- FFCC Madrid - Cáceres
- N-V
- Línea de Alta Velocidad Madrid - Sevilla

Línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Extremadura. Tramo Madrid-Oropesa



Línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Extremadura. Tramo Madrid-Oropesa Corredores Planteados

