

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

10221 *Resolución de 8 de mayo de 2024, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del «Estudio informativo: Cercanías de Madrid. Actuaciones de mejora de la funcionalidad del tramo Hortaleza-San Fernando de Henares».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 13 de julio de 2023, tiene entrada en esta Dirección General solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental del «Estudio informativo: Cercanías de Madrid. Actuaciones de mejora de la funcionalidad del tramo Hortaleza-San Fernando de Henares», remitida por la Subdirección General de Planificación Ferroviaria, como promotor y órgano sustantivo.

Alcance de la evaluación

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor, que incluye el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental (EsIA) relativos al «Estudio informativo: Cercanías de Madrid. Actuaciones de mejora de la funcionalidad del tramo Hortaleza-San Fernando de Henares» para el nivel de detalle correspondiente a un anteproyecto, según lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario. Se pronuncia sobre los impactos asociados al estudio informativo analizados por el promotor, así como sobre los efectos en los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del anteproyecto; e incluye el proceso de participación pública y consultas.

La adecuada evaluación de algunos impactos ambientales del proyecto constructivo que, posteriormente desarrolle el estudio informativo, requiere que el promotor realice análisis adicionales adecuados a un superior nivel de detalle, que informe de los resultados a las Administraciones públicas afectadas y que considere las aportaciones de éstas, en caso de haberlas, para la definición final del proyecto constructivo, previa a su aprobación por el órgano sustantivo.

La presente evaluación no comprende el ámbito de la evaluación de seguridad y salud en el trabajo, ni de seguridad ferroviaria, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos.

1. Descripción y localización del estudio informativo

El estudio informativo comprende las actuaciones necesarias para la prestación de servicios de cercanías entre Chamartín y San Fernando de Henares, utilizando la denominada línea de contorno (infraestructura ferroviaria, existente, sensiblemente paralela a la M-11 y M-40 este, desde Pitis a San Fernando de Henares) hasta su unión con el ferrocarril del corredor del Henares. Las actuaciones previstas son:

1. Nuevas estaciones de cercanías: Permiten dotar de servicio de cercanía a barrios que no disponen del mismo, en concreto, Campo de las Naciones y Las Rejas.

2. Salto de Carnero de San Fernando de Henares: Permite a los trenes de cercanías que circulan por la línea de contorno dirigirse hacia las vías del Corredor del Henares, evitando cizallamientos con otros servicios de cercanías.

2. Tramitación del procedimiento

De conformidad con el artículo 36 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la Subdirección General de Planificación Ferroviaria somete a información pública el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental (en adelante, EsIA), mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 5 de julio de 2022, además de su exposición en los tablones de edictos de los Ayuntamientos Madrid y Coslada. Durante el trámite, se reciben veintinueve alegaciones de particulares y tres alegaciones de entidades privadas.

Simultáneamente, son consultadas las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas recogidas en el anexo I, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 37 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Con fecha 13 de julio de 2023, tiene entrada el expediente en esta Dirección General, tras cuyo análisis, con fecha 28 de julio de 2023, se requiere al órgano sustantivo que lo subsane aportando el informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid, en virtud de lo establecido en el artículo 40.1 de la Ley de evaluación ambiental. Este informe se recibe con fecha 13 de febrero de 2024.

Con la información obrante en el expediente, se formula la presente declaración de impacto ambiental.

3. Análisis técnico del expediente

a. Análisis de alternativas. El estudio de impacto ambiental analiza las posibles alternativas para los tres elementos que conforman el anteproyecto: La estación de Las Rejas y la estación de Campo de las Naciones ubicadas en el término municipal de Madrid; y el Salto de Carnero de San Fernando de Henares, término municipal de Coslada. El estudio informativo tiene lugar en zona urbana con abundantes infraestructuras existentes, siendo una modificación de la infraestructura ferroviaria existente.

La alternativa 0 o de no actuación, tiene como ventaja el coste cero y la no utilización de materiales, no obstante, supone el incumplimiento del Plan Integral de Mejora de los Servicios de Cercanías de Madrid 2018-2025, desarrollado por Adif y Renfe en colaboración con el Ministerio de Fomento en 2017, el cual supone una mejora socioeconómica importante para la zona.

Estación de Campo de las Naciones:

– Alternativa 1: Tramo recto junto al paso superior entre la calle Silvano y avenida del Partenón.

– Alternativa 2: Tramo recto previo al paso superior de la avenida Consejo de Europa.

Tras el análisis realizado por el promotor, la alternativa más favorable es la alternativa 1.

Estación de Las Rejas:

– Alternativa 1: Alternativa cercana pero diferenciada de la estación de mercancías de O'Donnell, con apeadero simple y andenes junto a las vías, incluye edificio de viajeros junto al barrio de las Rejas.

– Alternativa 2: Ubicación en los terrenos de la antigua estación de mercancías de O'Donnell. Se plantea un apeadero con vías de apartado en las que se diseñan andenes interiores en playa de vías y vías de apartado exteriores, así como un ramal de acceso a la terminal de Vicalvaro.

Tras el análisis realizado, la alternativa más favorable para el promotor es la alternativa 2.

Salto de Carnero de San Fernando de Henares:

- Alternativa 1: Trazado mediante paso inferior
- Alternativa 2: Trazado mediante paso superior.

Tras el análisis realizado, el promotor concluye que la solución óptima es la 2.

b. Tratamiento de los principales impactos del estudio informativo:

I. Población y salud humana. El estudio informativo indica que la principal afección sobre la salud humana es el ruido, que se producirá durante la fase de obras y de explotación. La línea de ferrocarril ya existe, con circulación de trenes de mercancías, por tanto, las infraestructuras previstas no se consideran una nueva infraestructura. El promotor ha realizado un estudio de ruido en el área de influencia de 50 metros respecto a las diferentes actuaciones, indicando que no se superan los umbrales marcados por la legislación estatal, al no tratarse de nueva infraestructura. Se aplicarán las medidas necesarias para cumplir la normativa existente en materia de ruido y vibraciones, tal y como se indica en el condicionado de la presente resolución.

Dadas las características de las obras, la gran mayoría de los residuos será de tipo RCDs (Residuos de Construcción y demolición), los cuales son inertes. El promotor ha estimado en la estación de Campo de las Naciones 105.265 t de este tipo de residuos, en la estación de las Rejas 107.806,74 t, y en el Salto de Carnero de San Fernando de Henares 93.437,30 t. Se realizará la recogida selectiva de residuos y el traslado de los residuos inertes a explotaciones mineras cercanas con Plan de Restauración del Espacio Afectado (PREN) aprobado.

La Dirección General de Salud Pública de la Comunidad de Madrid indica que deberá valorarse si los residuos generados en la demolición de los andenes y el levante de vía contienen fibras de amianto, ya que, al tratarse de un residuo peligroso, cualquier manipulación, eliminación y gestión será realizada obligatoriamente por empresas especializadas y registradas en el Registro de Empresas con Riesgo de Amianto (RERA). El promotor responde que no se han localizado fibras de amianto en las instalaciones objeto del proyecto, y que en todo caso si durante el proyecto constructivo se manifestase la presencia de amianto, se tendrán en cuenta las indicaciones de la mencionada Dirección General.

La Dirección General de Salud Pública de la Comunidad de Madrid menciona la afección a la población por la generación de polvo y partículas en suspensión, a lo que el promotor responde que durante las obras se tomarán medidas como el riego periódico, evitando una concentración de partículas por encima de los límites establecidos en la legislación vigente. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características de los suelos y condiciones meteorológicas. Esta Dirección General aporta otras consideraciones relativas al ruido e indica que el PVA deberá contar con un plan de gestión de plagas, todo lo cual ha sido trasladado a las condiciones de la presente resolución.

El EslA indica que con las obras se producirá una demanda de mano de obra y empleo, y durante la fase de explotación se facilitará la movilidad y uso de transporte público y con ello habrá una reducción de tráfico.

II. Atmósfera y cambio climático. El estudio de impacto ambiental indica que la emisión de gases a la atmósfera se produce de forma directa durante la fase de construcción asociada al uso de maquinaria, y también de forma indirecta durante la fase de explotación debido a la electricidad consumida por los trenes. En todo caso, durante la fase de explotación, al mejorar el transporte público se prevé que reduzca el transporte privado que emite más gases de efecto invernadero.

La Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico indica que el proyecto no genera gases de efecto invernadero, por lo que se considera positivo desde el punto de vista de la mitigación. Se recomienda el cálculo de la huella de carbono durante fase de construcción, puesta en servicio y

desmantelamiento. El promotor contesta indicando que dichos cálculos se encuentran en el EsIA en el apartado de calidad de aire, siendo el impacto del desmantelamiento similar al de la fase de construcción. Asimismo, indica que se ha tenido en cuenta la plataforma Adaptecca y el documento «Necesidades de adaptación al cambio climático de la red troncal de infraestructuras de transportes de España», tal y como recomienda este organismo.

III. Suelo y geodiversidad. El estudio informativo se sitúa en la depresión del Tajo, en concreto en la cuenca de Madrid. A nivel sedimentológico hay arenas, areniscas y arcosas del Terciario, así como rellenos fluviales y antrópicos. El rasgo morfológico distintivo son las acumulaciones de materiales antrópicos que han ido modelando el paisaje a lo largo de siglos.

Las obras suponen la creación de terraplenes con extracción de arenas que serán usadas preferiblemente en desmontes, aunque dada la complejidad técnica, en casos precisos se procederá al vertido de excedentes en vertederos existentes y a la obtención de préstamos en carteras autorizadas.

El suelo del entorno pertenece a suelos urbanos, pudiéndose encontrar de forma puntual y en zonas periféricas a la actuación, alfisoles, entisoles e inceptisoles. Las medidas que se plantean para la protección de la edafología se adoptan de forma conjunta para el suelo y otros elementos del medio. El promotor contempla la instalación de un jalonamiento rígido en las zonas de mayor valor ambiental y urbanas clasificadas como excluidas, que sean colindantes con áreas alteradas o elementos auxiliares. Además, el contratista deberá definir un plan viario donde se determinen las áreas de circulación, almacenamiento, parque de maquinaria, etc. El promotor indica que, aunque todavía no es posible definir concretamente las ocupaciones temporales, no ocuparán zonas de Dominio Público.

Los movimientos de tierra suponen afecciones a la edafología por ocupación del suelo, lo que es especialmente notorio en las ocupaciones permanentes. En total en la obra se producirán 104.176,2 m³ de desmonte y 162.469,6 m³ de terraplén con eliminación de la cubierta vegetal, lo que puede suponer un aumento de la erosión y alteración de zonas más sensible. Sin embargo, la ocupación de terrenos es reducida y en suelos urbanos muy modificados y degradados sin suelo fértil, por lo que se deduce un impacto asumible. El promotor indica que se planificarán y delimitarán exactamente las zonas de actividad.

El promotor indica que, en ningún caso, se crearán escombreras incontroladas, ni se abandonarán materiales de construcción, de forma que todos los escombros y materiales sobrantes se retirarán y transportarán a vertederos autorizados. No está prevista la necesidad de apertura de nuevas zonas de préstamo ni vertederos, obteniéndose los materiales de canteras, graveras y plantas de suministro autorizadas. Se reducirán las superficies de ocupación temporal, las cuales en todo caso serán restauradas a su estado previo antes de las obras; se van a reutilizar en las obras los materiales extraídos siempre que sean viables; los taludes se diseñarán estables o en su caso se dispondrán de estabilizadores; se procederá a la restauración de las canteras y vertederos que sean utilizados; se realizará el acondicionamiento de las pistas de acceso y zonas de instalaciones temporales; y la capa superficial será retirada y se extenderá en superficies a restaurar; en zonas donde la erosión sea esperable se construirán drenajes, cunetas y defensas para minimizarla, como en la entrada de balsas a instalaciones auxiliares. En caso de afectar a suelos contaminados, se adoptarán medidas adicionales para determinar la extensión y tipología de la contaminación y se aplicará la legislación vigente.

El Instituto Geológico y Minero de España recomienda que se consulte el Inventario Español de Lugares de Interés Geológico, así como toda información geo científica, respondiendo el promotor que se ha tenido en cuenta.

IV. Hidrología. El estudio informativo está enmarcado en la Confederación Hidrográfica del Tajo, y en la zona de estudio destacan el río Jarama y su afluente, el arroyo Rejas. Las masas de agua de este entorno tienen, desde 2015, un estado

potencial ecológico deficiente. Atendiendo a la Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI), únicamente la actuación del Salto de Carnero se sitúa a 300 metros de una de dichas zonas. Tanto las masas de agua superficiales como sus zonas de servidumbre han sido excluidas para la ubicación de elementos auxiliares.

En el área de estudio, se localiza la unidad hidrogeológica Madrid-Talavera (UH-03.05), unidad terciaria detrítica de permeabilidad media, además de las masas de agua subterráneas Madrid Manzanares del Jarama (ES030MSBT030-010) y Aluvial del Jarama (ES030MSBT030-024) que se encuentran en mal estado, como informa la Confederación Hidrográfica del Tajo. No se prevé afección a zonas de recarga dada la escasa superficie afectada por las obras, su situación en zona urbana y la existencia de la vía férrea.

Para limitar los impactos sobre la hidrología, el estudio de impacto ambiental propone una serie de medidas preventivas: Se realizará un estudio hidrológico previo para el diseño de los drenajes transversales y longitudinales, de forma que se asegure el mantenimiento de los cauces de aguas superficiales así como el de avenidas extraordinarias, se concreten las medidas para evitar inundaciones y la instalación de las estructuras necesarias para mantener las condiciones de los cursos de agua, evitando la alteración de calidad de aguas, su flora y fauna, y evitando en todo caso la unión de varios cauces. En todo caso, se evitarán el embalsamiento de agua y los desvíos de agua, que en caso de ser imprescindibles deberán obtener su correspondiente autorización. En caso de que sea necesario, se establecerán pasos provisionales en los puntos donde los caminos vadean cursos de agua para evitar la turbidez, y en ningún caso se afectará al nivel freático ni a zonas de recarga de acuíferos.

De acuerdo con el EsIA, cualquier actuación no prevista durante las obras o funcionamiento que pudieran afectar al Dominio Público Hidráulico, se comunicará al organismo de cuenca lo más pronto posible; no se ubicarán instalaciones (temporales o permanentes) en zonas protegidas de abastecimiento ya sea superficial o subterráneo. Con el objetivo de evitar filtraciones peligrosas, las zonas de vertido e instalaciones auxiliares se ubicarán en zonas que eviten afección al sistema hídrico; las zonas de punto limpio serán impermeabilizadas y el mantenimiento de maquinaria se realizará en talleres y áreas autorizadas; las zonas donde se realicen actividades peligrosas estarán valladas para evitar el acceso al personal no autorizado. En caso de que fuesen necesarias actuaciones cercanas a cursos de agua, se tomarán las medidas necesarias para evitar el arrastre de tierras.

La Confederación Hidrográfica del Tajo informa que el proyecto se localiza próximo a la captación sensible «Embalse del Rey» localizada a unos 300 metros. Asimismo, indica que no se puede concluir que las actuaciones proyectadas se ubiquen fuera de la zona inundable del arroyo Rejas, para el período de retorno de 500 años, ni está garantizado que no estén sujetas a las limitaciones establecidas en el artículo 14 bis del Reglamento del Dominio Público Hidráulico. Establece una serie de medidas preventivas, correctoras y protectoras, la mayoría tenidas en cuenta en el EsIA, para garantizar la integridad del sistema hidrológico y calidad de las aguas subterráneas, las cuales deberán ser trasladadas a los correspondientes proyectos constructivos. Además, recuerda la necesidad de cumplir con la normativa legal vigente y las autorizaciones que son necesarias. Algunas de las indicaciones del informe se trasladan al apartado de condiciones de la presente resolución.

El Canal de Isabel II adjunta informes relativos al patrimonio y a la conservación del sistema Colmenar. El promotor indica que el proyecto constructivo definirá detalladamente la interacción con los elementos del Canal de Isabel II y se cumplirá con la normativa existente.

V. Flora y hábitats. El EsIA incluye un inventario de arbolado afectado por el proyecto, diferenciando entre trasplante y tala, en este último caso se cumplirá con el artículo 2.3 de la Ley 8/2005 de 26 de diciembre, de protección y fomento del arbolado urbano de la Comunidad de Madrid, que indica «En aquellos casos en los que la tala sea la única alternativa viable se exigirá, en la forma en que se establezca, la plantación de

un ejemplar adulto de la misma especie por cada año de edad del árbol eliminado». No obstante, el promotor considera que el artículo no aplica al caso del ailanto ni al olmo de Siberia, este último en escombreras sin mantenimiento, al ser especies exóticas.

En el ámbito de Campo de las Naciones se prevé la tala de seis *Ulmus pumila*, cuatro *Pinus nigra* y un *Populus nigra* que serán compensados; en el entorno de Las Rejas se procederá al trasplante de un ejemplar de *Platanus hispánica* y a la compensación de veinticinco pies arbóreos de *Pinus halepensis*, *Ulmus minor* y *Ulmus pumila* que resultarán talados; en el entorno del Salto de Carnero se va a proceder a la tala de veintisiete árboles de ailanto y olmo siberiano, y a la compensación de 478 pies de *Pinus halepensis*, *Pinus pinea* y *Ulmus pumila*, entre otros, que serán talados.

El promotor ha realizado un listado de flora basado en las cuadrículas 10x10 km localizándose un total de 896 especies, de las que cuatro se localizan en el Catálogo Regional de Especies de Fauna y Flora silvestre de la Comunidad de Madrid, y el Catálogo Español de Especies Amenazadas: *Glycyrrhiza glabra*, *Hohenackeria polyodon*, *Quercus robur* y *Selaginella denticulata*, que no resultarán afectadas por las obras. El promotor no ha localizado ningún hábitat de interés comunitario dentro área del estudio informativo, por lo que no se esperan afecciones sobre los mismos.

Dado que la actuación supondrá la eliminación de la cubierta vegetal por el despeje y desbroce de la zona de ocupación, tanto de forma permanente como temporal, el promotor ha propuesto una serie de medidas mitigadoras como el jalonamiento de la zona de obras y la restauración posterior a la obra.

La Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales de Comunidad de Madrid informa que el proyecto no coincide con espacios naturales protegidos, especies protegidas, árboles singulares, zonas húmedas inventariadas, zonas forestales, montes en régimen de protección especial ni hábitats de interés comunitario, por lo que concluye que no se prevén afecciones apreciables ni significativas.

VI. Fauna. El EsIA realiza un inventario de las especies faunísticas potencialmente presentes en la zona de estudio, a partir de un análisis de la vegetación y el biotopo presente. Así se distingue el biotopo artificial que es el mayoritario en la zona; zonas húmedas situadas a unos 300 m de la zona de actuación de San Fernando de Henares, además de la masa de agua artificial del parque urbano Juan Carlos I; pastizal o herbazal localizado en la estación de Las Rejas y el Salto de Carnero entre las infraestructuras de comunicación; y zonas de cultivo llanas y la ZEPA «Cortados y Cantiles del Jarama» en los alrededores.

El inventario de fauna indica las especies que son objeto de protección según el Catálogo Regional de Especies Amenazadas (CREA), establecido por Decreto 18/1992, de 26 de marzo por el que se aprueba el Catálogo Regional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres y se crea la categoría de árboles singulares; así como el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEAA) y el Listado de Especies en Régimen de Protección Especial (LESPRE), desarrollado en el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas. Algunas de las especies encontradas en la zona son: Martín pescador, ánade friso, garza imperial, búho real, cigüeña blanca, aguilucho lagunero occidental, aguilucho cenizo, garceta común, cernícalo primilla, halcón peregrino, cigüeñuela común, avetorillo común, torcecuello, alcaudón real, martinete común, avión zapador, sisón común, sapillo moteado y galápago leproso. La mayor parte de las especies sensibles se encuentran ligadas a espacios protegidos, por ello, ninguna de estas especies se localiza en un radio de 500 m de las actuaciones.

En los alrededores de la actuación se han encontrado especies de murciélagos con distintas categorías de protección como el murciélago hortelano, murciélago montañero, murciélagalo de cueva, murciélago ratonero grande, murciélago orejudo meridional, etc. que se encuentran fundamentalmente en las zonas forestales y en las zonas agrícolas. No obstante, se establecerán medidas para reducir su afección como evitar crear puntos

de conflicto, la generación de zonas con agua retenida por movimientos de tierra, así como el alumbrado con altos niveles ultravioleta.

Como indica el promotor, durante la fase de obras, se generarán molestias a la fauna asociadas a la construcción de las infraestructuras con movimientos de tierras, tránsito de maquinaria y personas. No obstante, el proyecto se lleva a cabo en un área fuertemente antropizada, donde la fauna está habituada al ruido, y tampoco es esperable una destrucción de hábitats naturales.

Como medida preventiva, al inicio de las obras se realizará una prospección faunística en el entorno del proyecto, en caso de localizarse nidos, zonas de cría o especies protegidas, se paralizarán las obras y se contactará con los agentes medioambientales de la zona, y en ningún caso se prevé la traslocación de ejemplares sin autorización. Con las obras no se prevé que aumente el efecto barrera que sobre la fauna provoca la infraestructura ya existente, ni tampoco un aumento del tráfico ferroviario.

La Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales de la Comunidad de Madrid informa que no son esperables impactos negativos en la fauna ni especies protegidas.

VII. Espacios naturales protegidos. Los espacios de la Red Natura 2000 próximos a la zona de actuación del estudio informativo son ZEC «Cuencas del Río Jarama y Henares», ZEC «Cortados y Cantiles de los ríos Jarama y Manzanares» y ZEPA «Vegas, cuevas y paramos del SE de Madrid», todos ellos localizados a unos 300 metros.

Aproximadamente 300 metros de la zona la actuación del Salto de Carnero se localiza el Parque Regional «Entorno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama», cuyo plan de ordenación de los recursos naturales fue aprobado mediante Decreto 27/1999, de 11 de febrero. La zona de las obras es próxima Área Importante para la Conservación de Aves IBA 74 «Talamanca-Camarma» y la IBA 73 «Cortados y Graveras del Jarama» está ubicada a unos 200 m.

La Comunidad de Madrid dispone de una serie de corredores ecológicos que aseguran la funcionalidad y coherencia de los espacios protegidos. En el entorno del proyecto destaca el corredor ecológico Río Jarama, que se encuentra tramificado. El EsIA realiza un estudio de las posibles afecciones a este entorno concluyendo que no existen especies con grado de amenaza, estando el cauce en la zona del proyecto fuertemente antropizado con numerosas construcciones e infraestructuras, destacando el ruido debido a la cercanía de las pistas de aterrizaje y despegue del aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas. Asimismo, el EsIA considera que no hay afección a ningún humedal, monte de utilidad pública, o montes preservados.

La Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales de la Comunidad de Madrid informa que no se prevén afecciones a los espacios protegidos.

VIII. Paisaje. El EsIA incluye un estudio de paisaje en un entorno de 3.500 m de las obras, detectando las unidades paisajísticas urbanas Belvis del Jarama y Rivas-Vaciamadrid. Se valorada la calidad intrínseca del paisaje de las zonas de actuación, basada en las características del terreno y centrada en la percepción según el observador. Asimismo, se tiene en cuenta la fragilidad o la susceptibilidad a un cambio según la actividad que se realice sobre ella. Se considera el impacto visual mínimo ya que el entorno se encuentra antropizado y tiene baja calidad del paisaje.

Asimismo, establece medidas de integración paisajística de las nuevas infraestructuras utilizando formas, materiales y colores similares al entorno; pantallas vegetales que serán definidas en el proyecto constructivo; diseño y restauración de taludes con pendientes que favorezcan la vegetación; acabado de superficies evitando dejar surcos que favorezcan la erosión y el refinado de materiales para evitar la erosión laminar; y aplicación de hidrosiembra. Debido al intenso uso de las estaciones de cercanías, estas deberán tener criterios ornamentales más intensos.

La Dirección General de Salud Pública de la Comunidad de Madrid, recomienda no utilizar en las plantaciones especies alergénicas o que puedan generar asma, evitando la

plantación de plátano, olivo, arizonica y ciprés. Asimismo, se recuerda la prohibición de plantar las especies invasoras *Cortaderia spp.*, y *Acaccia dealberta*.

IX. Bienes materiales y patrimonio cultural. El EsIA incluye dos estudios de patrimonio cultural realizados en 2019 y otro en 2020, al ampliarse el ámbito al Salto de Carnero de San Fernando de Henares, en los que se documentan los elementos del patrimonio cultural de la zona. En el entorno de Campo de las Naciones no se ha localizado ningún elemento patrimonial. Sin embargo, la zona de las Rejas tiene incoado un expediente de declaración de BIC por resolución de 9 de abril de 1990, Zona arqueológica Ciudad Pegaso-O'Donnell-Cantera del Trapero, dada la presencia de abundante material paleontológico de micromamíferos del terciario, por lo que se deberá solicitar la oportuna autorización para la ejecución de las obras planteadas. El Salto de Carnero de San Fernando de Henares se localiza próximo a la zona de protección arqueológica denominada el Calvario, no obstante, durante la prospección realizada no se han localizado indicios.

El proyecto constructivo incluirá un procedimiento de actuación que asegure la conservación del patrimonio arqueológico y paleontológico incluyendo un balizamiento de los elementos patrimoniales en las inmediaciones a las obras; un seguimiento arqueológico y paleontológico de los movimientos de tierras; y dada la indeterminación sobre el potencial arqueológico de la zona de San Fernando de Henares, la realización de sondeos valorativos, haciendo especial hincapié en la parte oeste del trazado, previos a la ejecución de las obras y en función de cuyos resultados se podrán proponer nuevas actuaciones para la protección del patrimonio. Así mismo, se implementará un procedimiento de recogida y procesado de sedimentos para el análisis de microrrestos. Los elementos de patrimonio cultural se han considerado zonas excluidas en el anteproyecto, prohibiéndose cualquier actividad e instalación, incluso temporal, afectando a los mismos.

El EsIA incluye las siguientes medidas establecidas por Resolución de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid: En el caso de la aparición de restos arqueológicos y/o paleontológicos durante el transcurso de las obras, será de aplicación lo dispuesto en el artículo 44.1 de la Ley 16/1985 del Patrimonio Histórico Español, y en la Ley 3/2013, de 18 de junio, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid, tanto en lo relativo a la comunicación de hallazgos por parte de cualquier agente de la obra civil, como en garantizar su correcta valoración arqueológica antes de continuar con la ejecución del proyecto de obra civil en dicha área. En general, el protocolo de actuación ante el hallazgo de restos patrimoniales conllevará ciertas medidas de cumplimiento inmediato. Por otra parte, no se considera que las vías pecuarias afectadas tengan un itinerario viable en la actualidad, no obstante, se deberá atender a lo que diga el Área de Vías Pecuarias. El proyecto de construcción incorporará las soluciones de continuidad de todas las vías pecuarias interceptadas, planteando los desvíos alternativos a utilizar durante la fase de construcción, si esto fuese necesario, teniendo en cuenta la Ley 8/1998, de 15 de junio, de vías pecuarias de la Comunidad de Madrid, y la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, y en coordinación con el organismo correspondiente de la Comunidad de Madrid. La Resolución establece de forma general y en relación a las vías pecuarias, la delimitación de la superficie a reponer; que la superficie compensada no deberá ser entregada como un camino compactado, salvo que técnicamente sea imprescindible su compactado o rigidización; y la inscripción de los terrenos restituidos a nombre de la Comunidad Autónoma, pudiendo ser adscritos al uso principal ganadero y al tácito e implícito de uso como pasto en ese tránsito. Asimismo, se deberá remitir al organismo competente de la Comunidad de Madrid el documento de afección a vías pecuarias.

El Área de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid informa que en Madrid-Canillas se encuentra la vía pecuaria «Vereda del Quinto» con una anchura de 20,89 m. Entre las vías pecuarias del término municipal de Coslada se encuentran la «Vereda del Camino Viejo de Alcalá a Madrid» con una anchura de 16,72 m y la «Vereda del Camino de Rejas o de Burgos» de 20,89 m, deslindada parcialmente. Todas las afecciones al

dominio público pecuario deberán ser objeto de reposición, sin que se produzca merma en la superficie de las vías pecuarias, ni se interrumpa su continuidad. Deberá reponerse la vía pecuaria «Vereda del Quinto», garantizando su continuidad con una anchura mínima de 12 m, describiendo un trazado paralelo a la calle Ribera del Loira, en terrenos acondicionados en zahorra, estando el asfaltado expresamente prohibido. Asimismo, deberá reponerse la vía pecuaria «Vereda del Camino Viejo de Alcalá a Madrid» en terrenos colindantes a la vía del ferrocarril, en su margen izquierda, con una anchura mínima de 12 m con una capa de rodadura de 4 m de zahorra natural. Si durante la ejecución de las obras es necesario ocupar temporalmente dicha vía pecuaria, se solicitará la pertinente ocupación temporal conforme a la reglamentación existente.

Con fecha 13 de febrero de 2024, se recibe informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid indicando que, dado que las obras proyectadas se realizan en terrenos titularidad de ADIF dentro del dominio ferroviario y su gestión la realiza el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, conforme a lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, entiende como organismos competentes respecto a los bienes integrantes del Patrimonio Histórico Español, los de la Administración del Estado.

Con la misma fecha 13 de febrero de 2024, se recibe informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes del Ministerio de Cultura, informando favorablemente el EsIA con la obligatoriedad de paralizar las actuaciones que pudieran dañar los hallazgos casuales de material arqueológico y esperar a la autorización de reinicio de obras, de acuerdo a la ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, así como la Ley 8/2003, de 30 de marzo, de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid.

En el apartado de condiciones de la presente resolución, se incluyen medidas adicionales para la adecuada protección del patrimonio cultural y de los bienes del dominio público.

X. Impactos acumulativos y sinergias. El proyecto se enmarca en una zona totalmente intervenida por el hombre en la que no existen restos del relieve original, por ello el EsIA considera únicamente importante el impacto sinérgico por movimientos de tierras relativos a préstamos y vertidos. Tomando las necesarias medidas preventivas como la minimización de movimientos de tierras, selección de zonas de vertido priorizando zonas mineras y obtención de material de instalaciones autorizadas, se puede llegar a minimizar el impacto sinérgico a niveles compatibles. Igualmente se puede llegar a minimizar el impacto en el paisaje con las medidas de integración ambiental y paisajísticas propuestas. La ocupación de suelo fértil tampoco se considera relevante, debido a la escasez de superficie con suelo edáfico, proponiendo el EsIA la restitución de taludes y reposición de tierra vegetal en zonas susceptibles a ello.

Por lo general, la generación de una infraestructura de transportes paralela a otra puede generar aumento de efectos negativos, en especial el efecto barrera, sin embargo, hay que destacar que el estudio informativo no plantea nuevas infraestructuras lineales, sino elementos muy puntuales sobre la red ferroviaria ya existente, sin que suponga el aumento de fragmentación de hábitats.

c. Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del estudio informativo. El EsIA incluye un apartado de análisis de la vulnerabilidad, concluyendo que el riesgo de accidentes graves durante la fase de obras es bajo y nula su vulnerabilidad. Durante la fase de explotación, las actuaciones se sitúan en zonas de riesgo alto por accidente de transporte de mercancías peligrosas, aunque la vulnerabilidad del proyecto se considera nula. La vulnerabilidad del proyecto a incendios forestales se considera baja dadas las características del proyecto.

La Dirección General de Seguridad, Protección Civil y Formación de la Comunidad de Madrid, indica que debe cumplirse el Decreto 59/2017, de 6 de junio, de Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Plan Especial de Protección Civil de Emergencias por Incendios Forestales de la Comunidad de Madrid (INFORMA).

d. Plan de vigilancia ambiental. El plan de vigilancia ambiental tiene como objetivos la correcta ejecución de las medidas previstas en el EsIA, alcanzar los estándares de calidad ambiental y detectar impactos no previstos, para en su caso tomar las medidas adecuadas y corregir las medidas que no sean eficaces. Se realizará un informe periódico anual durante un plazo de tres años a partir del acta provisional de obras, que deberá ser enviado al órgano ambiental autonómico.

El pliego del proyecto constructivo recogerá la obligación de disponer de un responsable técnico de medio ambiente, que garantice la realización de las medidas correctoras y el cumplimiento del plan de vigilancia ambiental. Se dispondrá de un diario ambiental de obra para registrar toda la información que sea necesaria durante el seguimiento y control, y ponga de manifiesto la magnitud de los impactos respecto a lo previsto. Los impactos no previstos que se generen durante las obras serán objeto de descripción y evaluación para tomar las medidas que resulten necesarias al objeto de minimizarlos.

Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra comprendido en el artículo 7.1.d) Los proyectos incluidos en el apartado 2, cuando así lo solicite el promotor, en virtud de lo cual resulta preceptivo su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la formulación de declaración de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en los artículos 33 y siguientes de la citada norma.

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

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: El documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental (EsIA) y el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental a la realización del «Estudio informativo: Cercanías de Madrid. Actuaciones de mejora de la funcionalidad del tramo Hortaleza-San Fernando de Henares» en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que resultan de la evaluación ambiental practicada y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, lo cual no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

Atendiendo a los antecedentes y fundamentos de Derecho expuestos se resuelven las condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente, que se establecen en los siguientes términos:

Condiciones al proyecto

i. Condiciones generales

(1) El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y las aceptadas tras la información pública, o contenidas en la información complementaria, en tanto no contradigan lo establecido en la presente Resolución.

(2) Se cumplirá con toda la normativa que aplique al proyecto, y en concreto, con la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.

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

(4) De forma previa a la autorización administrativa de construcción, el promotor deberá presentar el proyecto constructivo para conocimiento, y en su caso, informe favorable del órgano competente en medio ambiente de la comunidad autónoma afectada.

ii. Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los impactos más significativos

I. Población y salud humana:

El proyecto deberá garantizar el cumplimiento de los niveles de ruido exigidos por la normativa existente. Dada la proximidad de viviendas y edificaciones sensibles, se tomarán mediciones con la periodicidad que indique el organismo competente de la comunidad autónoma, para garantizar el cumplimiento de los niveles permitidos tanto durante la fase de obras como de explotación, adoptando las medidas que se consideren oportunas. Igualmente, durante el periodo de funcionamiento y especialmente en el entorno de las Rejas, deberán aplicarse las mejores técnicas disponibles y/o medidas que sean necesarias para no superar los valores límite de la normativa existente, incluidas barreras sonoras o aislamiento de viviendas, así como medidas relativas a la amortiguación de vibraciones, especialmente en edificios residenciales y establecimientos sensibles.

II. Atmósfera y cambio climático:

En la redacción del proyecto, se adoptarán medidas que garanticen la reducción de riesgos futuros ante el cambio climático. Para ello, se consultará la plataforma Adpatecca y el documento «Necesidades de adaptación de la red troncal de infraestructuras de transporte de España», como recomienda la Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

III. Suelo y geodiversidad:

Las zonas de ocupación permanente y temporal serán delimitadas en el proyecto constructivo y deberán ajustarse a lo mínimo imprescindible.

En caso de afectar a suelo fértil, será acumulado en una zona separada y repuesto tras las actuaciones.

IV. Hidrología:

Se procederá al análisis de las afecciones a pozos y puntos de agua, atendiendo tanto a la calidad como cantidad de recursos hídricos, en los términos indicados por la Confederación Hidrográfica del Tajo.

Se deberá estudiar la coincidencia del proyecto con la zona de inundación con periodo de retorno de quinientos años, en especial en el entorno de Las Rejas, limitando la ocupación de zonas inundables de forma que se cumplan las limitaciones del artículo 14 bis del Reglamento de Dominio Público Hidráulico.

V. Flora y hábitats:

Previo al inicio de las obras, se realizará una prospección para identificar especies de flora protegida y hábitats de interés comunitario que pudieran resultar afectados por las actuaciones del proyecto. En caso de hallazgo de estos, se procederá a su señalización y comunicación a la Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales de la Comunidad de Madrid, y se tendrán en cuenta las medidas que se consideren necesarias para su protección.

Las superficies afectadas por las actuaciones de forma temporal deberán ser restauradas a su situación inicial, y en todo caso deberá evitarse el crecimiento de especies exóticas invasoras y en especial del ailanto (*Ailanthus altissima*).

La compensación del arbolado afectado por las obras y la restauración paisajística se realizarán en coordinación con la Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales de la Comunidad de Madrid y en cumplimiento de la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de protección y fomento del arbolado urbano de la Comunidad de Madrid, en concreto su artículo 2.3.

VI. Fauna:

Previo al inicio de las obras se presentará un calendario de obras que deberá ser consensuado y coordinado con la Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales de la Comunidad de Madrid.

Se evitarán embalsamientos de agua donde puedan criar insectos y ser punto de atracción para quirópteros. Con el mismo objetivo, se evitarán fuentes de iluminación con alto componente ultravioleta.

VII. Espacios naturales protegidos:

Se considerará la posibilidad de realizar la compensación procedente de la retirada de arbolado en los espacios protegidos más cercanos a la zona afectada, en concreto en el Parque Regional Entorno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama o Parque Regional del Sureste. En todo caso, se atenderá a las indicaciones de la Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales de la Comunidad de Madrid y de los agentes medioambientales de la zona.

VIII. Paisaje:

La pantalla vegetal que se vaya a instalar para reducir el impacto visual de la obra deberá realizarse con especies autóctonas y sus características deberán detallarse en el proyecto constructivo.

IX. Bienes materiales y patrimonio cultural:

Se realizará el balizamiento de los elementos patrimoniales en las inmediaciones a las obras; un seguimiento arqueológico y paleontológico de los movimientos de tierras; y dada la indeterminación sobre el potencial arqueológico de la zona de San Fernando de Henares, la realización de sondeos valorativos, haciendo especial hincapié en la parte oeste del trazado, previos a la ejecución de las obras y en función de cuyos resultados se podrán proponer nuevas actuaciones para la protección del patrimonio. Así mismo, se implementará un procedimiento de recogida y procesado de sedimentos para el análisis de microrrestos.

En caso de aparición de hallazgos arqueológicos se pauta el siguiente protocolo a seguir: Comunicación del hallazgo al organismo competente; delimitación general de la zona mediante balizamiento preventivo; determinación de los puntos de interés y caracterización de los restos, que permitan valorar su adscripción cultural, su importancia y demás datos que ayuden a considerar las medidas correctoras a adoptar; planos de localización detallada; descripción del ámbito de aparición que permita su identificación de forma inequívoca; y plan de vigilancia.

Se paralizarán las actuaciones que pudieran dañar los hallazgos casuales de material arqueológico, esperando a la autorización de reinicio de obras, de acuerdo a la Ley 16/1985, de 25 de junio de Patrimonio Histórico Español, así como la Ley 8/2023, de 30 de marzo, de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid.

Todas las afecciones al dominio público pecuario deberán ser objeto de reposición, sin que se produzca merma en la superficie de las vías pecuarias, ni se interrumpa su continuidad. Previo al inicio de las obras, se deberá contactar con el Área de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.

Tal y como indica el Área de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, deberá reponerse la «Vereda del Quinto», garantizando su continuidad con una anchura mínima de 12 m, describiendo un trazado paralelo a la calle Ribera del Loira, en terrenos acondicionados en zahorra, estando el asfaltado expresamente prohibido. Asimismo, deberá reponerse la «Vereda del Camino Viejo de Alcalá a Madrid» en terrenos colindantes a la vía del ferrocarril, en su margen izquierda en determinada parcela referenciada, con una anchura mínima de 12 m con una capa de rodadura de 4 m de zahorra natural. Si durante la ejecución de las obras es necesario ocupar temporalmente dicha vía pecuaria, se solicitará la pertinente ocupación temporal conforme a la reglamentación existente.

iii. Condiciones al Programa de vigilancia ambiental

El Programa de Vigilancia Ambiental contará con un plan de gestión de plagas, tal y como solicita la Dirección General de Salud Pública de la Comunidad de Madrid.

Previo al inicio de las obras, durante las obras con una periodicidad semestral y tras la finalización de estas, el director ambiental deberá emitir informe en el que conste el cumplimiento de las condiciones de la presente resolución. Durante la fase de explotación se realizará un informe anual durante los tres primeros años de seguimiento del proyecto. Los informes serán remitidos al órgano sustantivo y al organismo ambiental competente de la Comunidad de Madrid.

Si se produjese cualquier impacto no previsto en esta evaluación, deberán tomarse las medidas necesarias para su corrección o mitigación en coordinación con el órgano ambiental competente de la Comunidad de Madrid.

En caso de producirse cualquier incidente o accidente con repercusiones en el medio ambiente, se pondrá en conocimiento inmediato de los agentes ambientales de la zona, para que se tomen las medidas oportunas.

Cada una de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en esta declaración deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de autorización del proyecto.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 8 de mayo de 2024.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

ANEXO I

**Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y
contestaciones recibidas**

Consultados	Contestación
Delegación del Gobierno en Madrid.	Sí* contesta Área Funcional de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
Ministerio del Interior. Dirección General de Tráfico. Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología.	Sí.
Ministerio del Interior. Dirección General de Protección Civil y Emergencias.	
Ministerio de Ciencia e Innovación. Instituto Geológico y Minero de España.	Sí.
Ministerio de Cultura y Deporte.	
Ministerio de Hacienda. Gerencia Regional del Catastro de Madrid.	
Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO). Agencia Estatal de Meteorología.	
MITECO. Dirección General del Agua.	
MITECO. Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación.	
MITECO. Oficina Española de Cambio Climático.	Sí.
MITECO. Dirección General de Costas.	Sí.
MITECO. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.	
MITECO. Confederación Hidrográfica del Tajo. Comisaría de Aguas.	Sí.
MITECO. Confederación Hidrográfica del Tajo. Dirección Técnica.	
MITECO. Confederación Hidrográfica del Tajo. Planificación Hidrológica.	Sí.
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo.	Sí* contesta la SG de Políticas Urbanas de la DG de Agenda Urbana y Arquitectura.
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid.	Sí.
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Dirección General del Instituto Geográfico Nacional.	
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Puertos del Estado.	
Consejo Asesor de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	Sí.
Ministerio de Defensa.	Sí* contesta DG Infraestructuras.
ADIF.	Sí.
ADIF-Alta Velocidad.	
Renfe-Operadora.	Sí.
Comunidad de Madrid. Canal de Isabel II. Dpto. de Gestión del Abastecimiento.	Sí.
Comunidad de Madrid. Canal de Isabel II. Dpto. de Gestión del Saneamiento.	Sí.
Comunidad de Madrid. Dirección General de Salud Pública.	Sí.
Comunidad de Madrid. Dirección General de Carreteras e Infraestructuras.	Sí* contesta DG de Infraestructuras y Transporte Colectivo.
Comunidad de Madrid. Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación.	Sí* contesta DG de Biodiversidad y Recursos Naturales.

Consultados	Contestación
Comunidad de Madrid. Dirección General de Seguridad, Protección Civil y Formación.	Sí.
Comunidad de Madrid. Consorcio Regional de Transportes.	Sí.
Ayuntamiento de Madrid.	Sí* contesta el Distrito de Hortaleza.
Ayuntamiento de Coslada.	
Ecologistas en Acción.	
Greenpeace España.	
WWF/ADENA.	
SEO/Birdlife: Sociedad Española de Ornitología.	

Durante el procedimiento se ha consultado también a varias empresas del sector ferroviario. Además, se han recibido un total de treinta y dos alegaciones de particulares durante el periodo de información pública.

