

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

5160

RESOLUCIÓN de 23 de febrero de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo complementario «nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España. Tramo: Madrid-Segovia», de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, la antigua Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente remitió, con fecha 30 de junio de 1994, a la antigua Dirección General de Política Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo «nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la antigua Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 16 de enero de 1995, dicha Dirección General dio traslado a la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario de las respuestas recibidas.

Finalizado el periodo de consultas, se recibió una propuesta de la Diputación Provincial de Segovia, relativa a la consideración de un nuevo corredor que cruzase la Sierra de Guadarrama entre Cerceda (Madrid) y Revenga (Segovia), y posteriormente se dirigió a Valladolid, pasando por las proximidades de Segovia capital.

Como consecuencia de la afección de este nuevo corredor a zonas de alto valor ecológico no cubiertas por la memoria-resumen inicial, la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario consideró necesaria la elaboración de una nueva memoria-resumen, que fue remitida, con fecha 30 de mayo de 1995, a la Dirección General de Política Ambiental.

Dicha Dirección General, con fecha 14 de junio de 1995, procedió a un nuevo periodo de consultas.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 30 de enero de 1996, la antigua Dirección General de Información y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario de las respuestas recibidas.

Posteriormente la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes redactó un estudio informativo del nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España entre Madrid y Valladolid, en el que se contemplaban 22 alternativas de trazado.

Dicha Secretaría de Estado, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 24 de diciembre de 1997.

El estudio informativo fue ampliamente debatido en el proceso de información pública. Las cuestiones que suscitaron mayor interés fueron las afecciones al medio natural y las referentes a la mejora de las infraestructuras existentes. En consecuencia con ello, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes decidió la realización de estudios específicos para analizar todas las posibilidades de un mayor aprovechamiento de las líneas ferroviarias existentes para evaluar con mayor precisión las posibles implicaciones (ambientales, funcionales, de rentabilidad, de seguridad, etc.) de atravesar el territorio situado en la zona noroeste de la Comunidad de Madrid, ocupado por espacios naturales de alta sensibilidad (monte del El Pardo, parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares

y valle del Lozoya) y tener en cuenta, además, la singularidad orográfica de la sierra de Guadarrama.

Con fecha 30 de octubre de 1998, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes asumió que la alternativa seleccionada debía ser complementada con otras, y se cursaron Órdenes de Estudio para los correspondientes estudios informativos complementarios, independizándose los de los tramos Madrid-Segovia y Segovia-Valladolid.

La Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes, sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental del tramo Madrid-Segovia al trámite de información pública, mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado», de fecha 27 de julio de 1999, en el «Boletín Oficial de la Provincia de Segovia», de fecha 6 de agosto de 1999 y en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid», de fecha 10 de agosto de 1999. En la nota-anuncio publicada se omitieron por error los Ayuntamientos de Colmenar Viejo (Madrid) y Palazuelos del Eresma (Segovia), por lo que se procedió a la publicación de una rectificación en el «Boletín Oficial del Estado», de fecha 10 de agosto de 1999 y en los «Boletín Oficial de la Provincia de Segovia» y de la «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid», ambos de fecha 18 de agosto de 1999.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 3 de marzo de 2000, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo complementario, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo I contiene los datos esenciales del estudio informativo complementario.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo II.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo III.

Como resultado de las alegaciones presentadas durante la información pública por el Ayuntamiento de Tres Cantos y los vecinos de esta población, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 11 de abril de 2000, una propuesta de modificación del trazado en Tres Cantos.

Una vez recibido el expediente completo para la formulación de la declaración de impacto ambiental, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, con fecha 11 de agosto de 2000, información complementaria sobre las implicaciones ambientales del elevado volumen de tierras que es preciso mover en este proyecto y la necesidad de zonas de préstamos y, especialmente, de vertederos, provisionales o definitivos. La información solicitada se refería a la necesidad de disponer de un balance de tierras para cada tramo objeto de proyecto de construcción y de adjudicación independiente, teniendo en cuenta los calendarios de ejecución previstos para cada uno de ellos, la necesidad y ubicación de zonas de préstamos y vertederos y la consideración a efectos del balance de tierras del tramo Segovia-Valladolid, continuación del Madrid-Segovia objeto de esta declaración, en el que se produce un gran déficit de tierras.

La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento remitió, con fecha 6 de octubre de 2000, la información solicitada en el documento titulado «gestión ambiental de los excedentes de excavación. Línea de alta velocidad Madrid-Valladolid» en el que se tiene en cuenta toda la documentación disponible en estos momentos sobre los aspectos mencionados (entre ella, la aportada por los adjudicatarios de los tramos ya licitados y la modificación del trazado en Tres Cantos como consecuencia del proceso de información pública), a partir de la cual se plantean diversas posibilidades y escenarios para la gestión de los excedentes de la excavación que se producen en el tramo Madrid-Segovia y en los que se tiene en cuenta el tramo Segovia-Valladolid, con declaración de impacto ambiental ya formulada. La información contenida en este documento, que forma parte del expediente, ha servido de base para la formulación de esta declaración en los aspectos relativos a la gestión de las tierras sobrantes de la excavación.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el Estudio Informativo Complementario «nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España. Tramo: Madrid-Segovia»:

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

El estudio informativo complementario al que se refiere la presente declaración, contempla dos posibles corredores para el trazado de la nueva línea de ferrocarril, que se desglosan en cinco alternativas.

Las alternativas del corredor de Villalba o A-6 cruzan a cielo abierto el monte de El Pardo, en paralelo a la vía actual de ferrocarril, pasando junto a un nido de águila imperial, especie en peligro de extinción. El cruce por este espacio natural protegido no se considera ambientalmente admisible por su importante afección ambiental sobre el entorno. Asimismo, entre Alpedrete y la entrada de los túneles de Guadarrama, el trazado produce una fuerte afección a dehesas de fresno del piedemonte de la Sierra de Guadarrama, con impactos de gran magnitud. Por último, son también importantes las afecciones a los encinares de Revenga, en la provincia de Segovia. Por ello, estas alternativas, tal y como vienen definidas en el citado estudio informativo complementario, no se consideran ambientalmente admisibles.

Las alternativas del corredor de Soto o M-607, discurren paralelas al límite del monte de El Pardo y a la carretera M-607 Madrid-Colmenar Viejo. Cruzan la población de Tres Cantos, con una fuerte afección sobre este núcleo urbano, que ha sido corregida, durante el proceso de información pública, mediante una modificación de trazado incluida en el expediente como documentación complementaria. El trazado cruza, mediante dos largos túneles, la Sierra de San Pedro y la Sierra de Guadarrama, respectivamente. La boca Sur del túnel de Guadarrama se sitúa en una zona de gran valor ecológico, alta fragilidad paisajística y con vegetación y fauna valiosas, dando lugar a una importante afección ambiental, con impactos significativos sobre la geomorfología, la fauna, la vegetación y el paisaje, teniendo en cuenta, además, las importantes zonas de obras e de instalaciones (sin definir en el estudio informativo) y el PAET, que se ubicarán junto a la boca. En las tres alternativas de este corredor se dispone una salida de emergencia en el valle del Lozoya, dentro del término municipal de Rascafría, en una zona de muy alto valor ecológico, donde se localiza una colonia de buitre negro. Esta salida de emergencia conlleva unos impactos sobre la geomorfología, la vegetación, la fauna, la hidrología superficial y el paisaje que se consideran inadmisibles desde el punto de vista exclusivamente ambiental y sin prejuzgar su idoneidad en cuanto a la seguridad, cuya valoración no es objeto de la presente Declaración de Impacto Ambiental. El trazado de las tres alternativas propuestas difiere en la provincia de Segovia. Las alternativas Granja Norte y Granja Sur cruzan, tras la salida del túnel de Guadarrama, zonas de alto valor ecológico, con impactos de gran magnitud, por lo que deben desestimarse, siendo solo admisible desde el punto de vista ambiental, en este tramo, la alternativa de Valsaín. En el entorno de Segovia, esta alternativa también produce efectos adversos significativos sobre el núcleo urbano de Perogordo, así como sobre el río Milanillos, su vegetación de ribera asociada y sobre dehesas de fresno aleña.

En conclusión, de las cinco alternativas analizadas, tal y como quedan definidas en el Estudio Informativo Complementario, ninguna de ellas sería ambientalmente admisible, si bien la alternativa de Valsaín puede serlo con una serie de modificaciones, señaladas en el condicionado de la presente declaración. De éstas, las más importantes, son la modificación de la boca Sur del túnel de Guadarrama, la eliminación de la salida de emergencia en el valle del río Lozoya y la modificación del trazado en el entorno de Perogordo y en la zona de cruce del río Milanillos, estas dos últimas en la provincia de Segovia.

El trazado objeto de la presente Declaración de Impacto Ambiental, la alternativa Valsaín del Estudio Informativo Complementario (modificada, con la variante en el entorno de Tres Cantos), viene definido en tres documentos diferentes, en los cuales la designación de puntos kilométricos no es correlativa. Los tramos considerados como trazado definitivo, sujeto a las modificaciones y ajustes establecidos en la presente declaración, son:

Desde el punto kilométrico 0,000 (estación de Chamartín) al punto kilométrico 12,130 (entre la estación de El Goloso y Tres Cantos, frente al Palacio de las Jarillas) de la alternativa III o alternativa seleccionada del «estudio informativo nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España», de 1997.

Desde el punto kilométrico 12,130 (entre la estación de El Goloso y Tres Cantos, frente al palacio de las Jarillas) al punto kilométrico 24,550 (túnel de San Pedro) de la «propuesta de modificación de trazado en Tres Cantos», de marzo de 2000, como resultado del proceso de información pública.

Desde el punto kilométrico 8,020 (túnel de San Pedro) al punto kilométrico 21,000 (boca Sur del túnel de Guadarrama), de la alternativa denominada Tronco Común del Corredor Soto o M-607, del «estudio informativo complementario nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España» de 1999.

Desde el punto kilométrico 21,000 (Boca Sur del túnel de Guadarrama) al punto kilométrico 62,117 (conexión con el trazado de la línea de alta velocidad Segovia-Valladolid, en Segovia), de la denominada Alternativa de Valsaín, del «estudio informativo complementario nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España» de 1999.

Aunque el estudio informativo complementario contiene un capítulo titulado «análisis del impacto ambiental de las acometidas eléctricas a la catenaria» donde se analizan los impactos ambientales de las subestaciones y de las líneas eléctricas de acometida a éstas, se considera que este análisis no permite realizar una adecuada evaluación ambiental de las mismas. Esto se debe, básicamente, a la falta de definición de las diversas alternativas analizadas de subestaciones y líneas de acometida, dado que únicamente se indican la ubicación aproximada de las subestaciones sobre la línea ferroviaria y la longitud de las líneas eléctricas de acometida. No se incluyen planos de las subestaciones ni de las líneas, ni se definen dimensiones ni características que permitan realizar una evaluación ambiental fundada.

Por tanto, estas infraestructuras (subestaciones y líneas de acometida a las mismas) quedan excluidas de la presente declaración. La evaluación de impacto ambiental de las mismas deberá atenderse a lo dispuesto en la Ley 54/1997 del sector eléctrico y a las legislaciones que sean de aplicación de la Comunidad de Madrid y de la Junta de Castilla y León.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referido anteriormente y completada la información con visitas sobre el terreno, se considera que para la realización de la alternativa Valsaín, modificada según la «propuesta de modificación del trazado en Tres Cantos» a que se ha hecho referencia, se deberá cumplir, tanto en la redacción del proyecto de construcción como en las fases de ejecución y explotación de la línea ferroviaria, lo establecido en el estudio de impacto ambiental y, además, las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto

El proyecto de la línea ferroviaria, tal como viene definido en los documentos señalados anteriormente, deberá modificarse en el proyecto de construcción, en los siguientes términos:

A) Tramo Chamartín-Palacio de las Jarillas (punto kilométrico 0,000-12,130)

El trazado considerado en este tramo, y al que se refieren los puntos kilométricos, es la Alternativa III del estudio informativo de 1997 entre los puntos kilométricos 0,000 y 12,130.

1. Entre los puntos kilométricos 8,000 y 13,500 (final de la valla del monte del Pardo, correspondiente al tramo siguiente), el trazado se mantendrá entre el ferrocarril existente y la autovía M-607 y se proyectará de forma que se minimice el movimiento de tierras y la afección a la vegetación. Con este objetivo, el trazado se proyectará lo más próximo posible al de la autovía M-607 que permitan los condicionantes técnicos del ferrocarril y las infraestructuras e instalaciones existentes, dado que en esta zona la vegetación se encuentra más degradada.

2. Se evitará toda afección directa o indirecta al monte del Pardo y a su valla de cerramiento durante la fase de construcción. Las actuaciones necesarias durante la fase de ejecución en ningún caso se llevarán a cabo en la zona situada al Oeste del ferrocarril existente (hacia el monte del Pardo).

3. Con objeto de disminuir la ocupación de suelo y la afección a la vegetación, entre los puntos kilométricos 8,500 y 13,500 se proyectarán muros que sustituyan total o parcialmente a los taludes de los desmontes previstos.

4. En este tramo no se abrirá ningún nuevo camino de acceso a las obras, utilizándose en la mayor medida posible la propia traza.

B) Tramo Palacio de las Jarillas-Túnel de San Pedro (puntos kilométricos 12,130-24,550)

El trazado considerado en este tramo, y al que se refieren los puntos kilométricos, es la «propuesta de modificación del trazado en Tres Cantos», de marzo de 2000.

Además de lo establecido para el tramo anterior en la parte que se solapa con éste, el proyecto deberá adecuarse en los siguientes términos:

1. Entre los puntos kilométricos 12,500 y 13,600 se dará comunicación a los numerosos caminos interceptados, construyéndose al menos un paso de cruce del ferrocarril.

2. Con objeto de disminuir la afección por ruido, intrusión visual y el efecto barrera sobre los Colegios Nuestra Señora de la Paloma y Palacio Valdés que forman parte de un mismo centro educativo, el trazado se proyectará en túnel, excavado a cielo abierto, al menos entre los puntos

kilométricos 14,300 y 14,850, para lo cual se bajará la altura de la rasante prevista en el estudio informativo en esta zona (propuesta de modificación en Tres Cantos), de forma que se pueda reponer el terreno en su estado actual así como la vegetación existente. El método constructivo de este túnel se proyectará de forma que la ocupación de suelo durante la ejecución y la afección a las actividades de los centros educativos sean las menores posibles.

3. En las zonas en que el trazado discurre próximo a la industria Lucent Technologies, de fabricación y montaje de componentes electrónicos (puntos kilométricos 16,000-17,000 del proyecto modificado en Tres Cantos) y a la clínica SEAR (punto kilométrico 8,000), la línea ferroviaria se proyectará de forma que el ruido, y sobre todo las vibraciones producidas por la nueva línea no afecten de forma negativa las actividades de la industria y la clínica citadas. A estos efectos, se realizará un estudio de la posible afección de las vibraciones al proceso de fabricación de la citada empresa y a las actividades de la clínica, realizándose un estudio de detalle sobre los impactos de las vibraciones en el entorno de ambas, tanto en la fase de explotación como en la de construcción de la nueva línea. Este estudio, que deberá formar parte del proyecto de construcción, deberá incorporar, caso de confirmarse la afección, las medidas correctoras necesarias para su reducción a límites tolerables, así como su presupuesto. En todo caso se cumplirá lo establecido en el Decreto 78/1999 de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional de la Comunidad de Madrid, por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad de Madrid.

4. En el punto kilométrico 15,000 se construirá una estructura de al menos 8 m de luz para salvar la vaguada existente, evitar en lo posible la afección a la vegetación y reponer el camino interceptado en este punto.

5. Con objeto de disminuir la ocupación de la vaguada por las tierras y el efecto sobre el paisaje, se dispondrá un viaducto de al menos 100 metros longitud sobre el arroyo del punto kilométrico 16,740, reponiéndose bajo el mismo el camino interceptado en el punto kilométrico 16,530.

6. A la altura del punto kilométrico 18,300 se construirá un paso superior para reponer los caminos interceptados en sus proximidades.

7. En el cruce de los arroyos de los puntos kilométricos 18,850 y 19,050 se construirán obras de fábrica de al menos 8 m de luz y 5 m de altura libre para permitir el paso de los cauces y la reposición de los caminos interceptados en los puntos kilométricos 18,790 y 19,150 respectivamente.

8. Con objeto de disminuir la afección a la vegetación y la ocupación de la vaguada, el arroyo situado en el punto kilométrico 19,400 se cruzará mediante un viaducto de al menos 50 m de longitud.

9. En el punto kilométrico 20,580 se construirá un paso superior de camino, reponiéndose también el camino cortado en el punto kilométrico 20,920.

10. Con objeto de disminuir la afección al paisaje, a la vegetación y la ocupación de la vaguada, el viaducto de El Salobral (21,435-22,260) se prolongará en dirección Sur de forma que la altura de los estribos sobre el terreno no supere los 12 m. Se repondrá el camino interceptado en el punto kilométrico 21,280, desviándolo bajo el viaducto.

11. Con objeto de disminuir el riesgo de colisiones para la avifauna, en el viaducto de El Salobral (21,435-22,260), situado en una zona expuesta para las aves, se instalarán pantallas opacas de al menos 2 m de altura en ambos márgenes del viaducto.

12. En las proximidades de la boca Sur del túnel de San Pedro, se dispondrán las medidas preventivas y correctoras necesarias (incluso la modificación del trazado) para evitar toda afección al Centro de tratamiento de residuos de Colmenar Viejo de reciente construcción, tanto durante la fase de construcción de la línea, como durante la de explotación. Se dispondrán asimismo las medidas necesarias para evitar los posibles efectos negativos de las actividades del vertedero sobre el medio debidos a la nueva línea.

C) *Túnel de San Pedro-Inicio Túnel de Guadarrama (punto kilométrico 8,020-21,000)*

El trazado considerado en este tramo, y al que se refieren los puntos kilométricos, es el denominado Tronco Común del Corredor M-607 o Soto, del estudio informativo complementario de 1999.

1. Con objeto de disminuir la ocupación de la vaguada, la afección a la vegetación y el impacto paisajístico, se dispondrá un viaducto en sustitución del terraplén previsto entre los puntos kilométricos 18,100 y 18,600, de forma que la altura de los estribos sobre el terreno no supere los 8 m. En el cumplimiento de esta condición se tendrá en cuenta la modificación del trazado (en planta y alzado) derivada de la condición d.1 de la presente declaración, que figura más adelante.

2. Si tras la modificación del trazado en la boca Sur del túnel de Guadarrama de la condición d.1 de la presente declaración no se redujesen de forma importante los terraplenes en la vaguada del viaducto de Matarrubias (V 19.4, puntos kilométricos 19,080-19,870), se prolongará el viaducto previsto de forma que la altura de los estribos sobre el terreno no supere los 10 m.

3. Con objeto de evitar el riesgo de colisiones para la avifauna, en los viaductos de Arroyo del Valle (puntos kilométricos 15,440-16,450), el situado entre los puntos kilométricos 18,100-18,600 (según lo establecido en la condición c.1 anterior) y el de Matarrubias (puntos kilométricos 19,080-19,870), situados en zonas expuestas para las aves, se construirán pantallas opacas de dos metros de altura en ambos márgenes.

4. El viaducto del arroyo del Valle (15,440-16,450) se proyectará de forma que en la ejecución del tablero no se afecte ni directa ni indirectamente a la zona del valle situada bajo el viaducto, para lo cual se utilizará preferentemente el sistema de losa empujada o con cimbra autoportante.

D) *Inicio Túnel de Guadarrama-Segovia (punto kilométrico 21,000-62,117)*

Alternativa Valsaín: El trazado considerado en este tramo, y al que se refieren los puntos kilométricos, es el de la denominada Alternativa Valsaín, del Corredor M-607 o Soto, en el estudio informativo complementario de 1999.

1. Con objeto de disminuir la afección sobre la geomorfología, la vegetación, la fauna y el paisaje, en una zona de alto valor ambiental, el trazado se proyectará de forma que la boca Sur del túnel de Guadarrama se sitúe antes del cruce de la carretera de Soto del Real a Miraflores (punto kilométrico 20,100), a partir de la cual el túnel se excavará en mina. Para ello, se estudiará el desplazamiento del trazado en planta en dirección Noroeste del orden de 600 m para que sea posible el paso bajo la citada carretera y la ubicación de la boca del túnel antes del cruce de la misma. Se evitará la ocupación de la vaguada de Matarrubias con la zona de instalaciones de obra de la embocadura. Se prolongará el túnel en dirección Sureste con un falso túnel de longitud suficiente para restituir el terreno con formas de relieve continuas, similares a los actuales.

2. La salida de emergencia junto al arroyo de la Angostura en el valle del río Lozoya (punto kilométrico 32,300), no se considera ambientalmente admisible por afectar a un ámbito del máximo interés desde el punto de vista ecológico, paisajístico y cultural. Los impactos sobre la fauna (en especial la nutria, desmán de los pirineos, buitre negro y cigüeña negra), la flora, la geomorfología, la hidrología superficial y el paisaje no se consideran admisibles. En los proyectos de construcción se estudiarán las posibles soluciones, que en ningún caso podrán ser salidas exteriores, de forma que se garanticen las condiciones de seguridad en la evacuación de las personas en situaciones de emergencia.

3. Con objeto de disminuir la afección a la ZEPA número 3 Pinar de Valsaín, incluyendo la ampliación propuesta por la Junta de Castilla y León, se tendrá en cuenta lo siguiente:

a) El túnel de Guadarrama se proyectará de forma que se garantice que la parte del túnel excavada en mina no se desplace en dirección Sureste más de lo previsto en el Estudio Informativo (punto kilométrico 48,800).

b) El túnel, excavado a cielo abierto si es necesario, se prolongará en dirección Noroeste hasta el punto kilométrico 50,500, de acuerdo con lo previsto, asimismo, en el Estudio Informativo, siempre que la altura de los desmontes sea superior a 10 m en una longitud y con una continuidad que haga factible el túnel excavado a cielo abierto.

c) Con relación al área de instalaciones y los medios de transporte de las tierras procedentes de la excavación en la boca Noroeste del túnel de Guadarrama, se cumplirá lo establecido en el apartado 7 de esta Declaración, Préstamos y Vertederos.

d) El P.A.E.T. previsto entre los puntos kilométricos 50,120 y 52,357 y la estación de Segovia, se desplazarán lo más posible en dirección Noroeste, de forma que la ocupación de la ZEPA sea la menor posible.

4. Se garantizará la conservación del Canal del Acueducto Romano y la Calzada de la Fuenfría (punto kilométrico 49,850), mediante la excavación del túnel en mina previsto bajo los mismos. La solución constructiva a adoptar, así como las condiciones de su realización para asegurar su conservación y, en su caso, reposición, se determinarán de acuerdo con la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León.

5. En el punto kilométrico 51,600 se construirá un paso superior para la reposición de la Colada de Juarrillos.

6. Con objeto de disminuir el efecto barrera, la fragmentación del territorio y la afección al núcleo urbano de Perogordo, se cumplirán las siguientes condiciones:

a) El trazado pasará bajo la carretera N-603 de Segovia a San Rafael (punto kilométrico 51,900) en las proximidades del Polígono Industrial de Hontoria, de acuerdo con lo previsto en el Estudio Informativo.

b) A partir del cruce bajo la carretera N-603, el trazado se desplazará hacia el Sur para discurrir por el corredor de la carretera de circunvalación de Segovia, en construcción, hasta el punto kilométrico 55,500. En este tramo, el trazado discurrirá en túnel, de acuerdo con la Propuesta de Modificación de Trazado remitida por el promotor (Túnel de la Fuentecilla); la altura de los desmontes en las bocas del túnel no superará los 10 m.

c) A la altura del núcleo urbano de Perogordo, el trazado se desplazará asimismo unos 500 m hacia el Sur, alejándose lo más posible de las viviendas y pasando al norte de la central eléctrica, de forma que sea compatible con lo establecido en el anterior y en el siguiente apartado. Se proyectará un viaducto sobre la carretera de acceso a Perogordo, de forma que la altura de los estribos sobre el terreno no supere los 10 m. En el cruce de la N-110, el viaducto proyectado abarcará también el Cordel de Pare-dones.

d) Entre el cruce con la carretera N-110 y hasta la altura del punto kilométrico 58,000, el trazado discurrirá por la plataforma, o lo más próximo posible a la misma, del ferrocarril de Segovia a Medina del Campo, fuera de servicio.

e) En los cruces sobre el arroyo de Tejadilla de los accesos a Segovia (lado Madrid), en las vías izquierda (punto kilométrico 52,600) y derecha (punto kilométrico 52,700), se sustituirán los marcos previstos de 5 por 5 m por sendos viaductos.

7. Con objeto de disminuir la afección al río Milanillos, a su vegetación de ribera y a las dehesas de fresnos aledañas, se evitará que el ferrocarril y la carretera C-605 discurren contiguas en el tramo entre los puntos kilométricos 61,000 y 62,000, por la franja de terreno actualmente ocupada por la carretera. Para ello se evaluarán las siguientes opciones, teniendo en cuenta en la elección las implicaciones ambientales y urbanísticas de ambas:

Desplazando el trazado del ferrocarril del estudio informativo unos 200 m hacia el Suroeste en el tramo referido, con lo que no sería necesario desviar ni reponer la carretera C-605.

Desplazando la carretera asimismo unos 200 m hacia el Suroeste en el mismo tramo y manteniendo en esta zona el trazado previsto para el ferrocarril en el estudio informativo. La franja de ocupación de la plataforma del ferrocarril no superará el borde derecho (NE) de la carretera actual en esta zona.

En ambos casos se cumplirán las siguientes condiciones: los viaductos sobre el río Milanillos del ferrocarril y, en su caso, de la carretera C-605, se proyectarán con una longitud y altura tales que la afección al cauce y a su vegetación asociada sea la menor posible; se garantizará la accesibilidad al polígono industrial de Valverde del Majano, minimizando el efecto barrera creado por las nuevas infraestructuras (ferrocarril o carretera); la infraestructura que se desplace hacia el Suroeste discurrirá lo más alejada posible, y en todo caso a una distancia mayor de 50 m de la ermita de la Aparecida, en la segunda opción, si se desplaza la carretera C-605, los tramos de la calzada existente que queden fuera de servicio se levantarán y se restaurará ambientalmente el terreno.

2. Protección de la vegetación y hábitats singulares

Además de las condiciones de adecuación ambiental del proyecto señaladas en la condición 1, para la preservación de comunidades vegetales singulares, toda la zona de obras, sea el propio trazado o sus instalaciones auxiliares, próxima a masas arbóreas o arbustivas espontáneas, se jalonará durante el replanteo para evitar afecciones a dichas comunidades. Asimismo, cuando el trazado cruce zonas arboladas, los ejemplares que no se vean afectados por las obras pero linden con las mismas se protegerán de forma adecuada para evitar daños debidos a los movimientos de tierras, voladuras o circulación de maquinaria.

Se diseñará el trasplante de los ejemplares arbóreos de interés que reúnan las características idóneas para esta operación. En este sentido, el proyecto de construcción incluirá un inventario del arbolado afectado, donde se señale su tamaño y estado y se seleccionen los pies a trasplantar. El trasplante de arbolado se realizará tras el replanteo y jalonamiento de las obras, y antes de iniciarse los movimientos de tierras.

3. Protección de la fauna

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva línea de ferrocarril, y permitir su pervivencia y movilidad, se adoptarán las siguientes medidas:

a) Pasos de fauna: en todo el trazado se garantizará la existencia de pasos para fauna a una distancia no superior a dos kilómetros entre ellos. A estos efectos, se considerarán válidos como pasos de fauna todos los viaductos, túneles y obras de paso de cauces con dimensiones iguales

o mayores de 5 por 5 m. Queda excluido de la presente condición el primer tramo del trazado, entre el origen y el punto kilométrico 8,500 (Alternativa III del estudio informativo de 1997), al atravesar zonas urbanizadas. Si el trazado actual no garantizase esta permeabilidad, se optará en primer lugar por dimensionar las obras de paso de cauces de agua y barrancos, de forma que sus medidas libres no sean inferiores a 5 por 5 m.

b) Adecuación de cunetas y obras de drenaje longitudinal: dado el riesgo para anfibios, reptiles y pequeños mamíferos de quedar atrapados en cunetas, arquetas y otras obras de drenaje, éstas se diseñarán de forma que sea posible su escape, mediante rampas u otros dispositivos similares.

c) Adecuación de cerramientos: Ante la posibilidad de entrada de animales en la línea de ferrocarril por zonas donde se interrumpa el cerramiento o por posibles roturas del mismo, se dispondrán dispositivos de escape adecuados.

d) Limitaciones temporales: para evitar la afección a la fauna durante su período de cría, se evitará la ejecución de desbroces entre los meses de marzo y junio en las zonas calificadas como de sensibilidad faunística alta y muy alta en el Estudio de Impacto Ambiental. Las voladuras estarán limitadas en las mismas fechas en toda la zona de obras (salvo en el interior de los túneles), ampliándose dicha limitación al período comprendido entre febrero y junio en la boca Norte del Túnel de San Pedro y en ambas bocas del Túnel de Guadarrama. Se evitarán los trabajos nocturnos en toda la zona de obras, con excepción de los que se deriven del trabajo en el interior de los túneles; la iluminación nocturna en las bocas de los túneles será la menor posible para la adecuada realización de dichos trabajos, empleándose preferentemente lámparas de vapor de sodio.

e) Sin perjuicio de lo dispuesto en la condición 1 de la presente declaración, todos los viaductos situados en zonas calificadas como de sensibilidad faunística alta y muy alta en el estudio de impacto ambiental dispondrán de pantallas opacas de dos metros de altura en toda su longitud y en ambas márgenes, para evitar el atropello de aves.

4. Protección del sistema hidrológico e hidrogeológico

Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas, y evitar el arrastre de tierras a los cauces durante la construcción de las obras, se establecerán las siguientes medidas:

a) Se construirán balsas de decantación provisionales durante las obras para las aguas procedentes de la excavación de los túneles, así como para la recogida de las aguas de drenaje de los parques de maquinaria y zonas de instalaciones.

b) Se controlará el destino de aceites, grasas y combustibles, que deberán ser entregados a un gestor autorizado para su eliminación, según la legislación vigente.

c) Si durante la construcción de los túneles se viera afectado algún acuífero, se desarrollarán soluciones técnicas que garanticen su mantenimiento y continuidad.

d) Durante las obras, se adoptarán medidas encaminadas a evitar el arrastre de tierras de la zona de obras a los cauces de su entorno.

5. Protección acústica y atmosférica

Para prevenir la emisión de polvo y partículas en la zona de obras, producidas por movimientos de tierras y circulación de maquinaria, durante toda la fase de construcción se realizarán riegos periódicos en todas aquellas zonas donde sean previsibles estas afecciones, que se intensificarán en el entorno de núcleos habitados y durante los periodos más secos.

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico que desarrollará y dimensionará adecuadamente las medidas de protección acústica propuestas en el estudio informativo. Estas medidas de protección se aplicarán, al menos, en las siguientes zonas, considerando las medidas de adecuación del proyecto establecidas en la condición 1:

a) Origen: Palacio de las Jarillas (Alternativa III, Estudio Informativo de 1997): Dado el alto grado de urbanización del primer tramo del trazado, se desarrollará un estudio acústico en toda su longitud, considerando la influencia acumulada de la línea de alta velocidad con las líneas de ferrocarril y con las carreteras existentes, en especial la M-607 y la M-40, adoptándose las medidas necesarias de protección que se deriven del estudio de forma global.

Punto kilométrico 8,000, margen derecha, afección a la clínica SEAR.

b) Palacio de las Jarillas-Túnel de San Pedro (Propuesta de modificación de trazado en Tres Cantos):

Punto kilométrico 14,000 a 15,000, ambas márgenes, para disminuir la afección a los Colegios Nuestra Señora de la Paloma y Palacio Valdés.

Punto kilométrico 16,000-17,000, margen izquierda, afección a la industria Lucent Technologies.

Punto kilométrico 19,100 a 19,400, margen izquierda.

Punto kilométrico 19,600 a 19,850, margen izquierda.

Punto kilométrico 20,500 a 20,700, margen derecha.

c) Tronco común y Alternativa de Valsain:

Punto kilométrico 18,910 a 18,970, margen izquierda.

Punto kilométrico 20,160 a 20,200, margen izquierda.

Las pantallas previstas en el Estudio Informativo entre los puntos kilométricos 20,760 y 20,770 y entre los 20,910 y 20,940, ambos en la margen izquierda, se eliminarán al discurrir el trazado en túnel, según se establece en la condición 1.

Las pantallas previstas en el Estudio Informativo entre los puntos kilométricos 51,950 y 52,450, margen izquierda, puntos kilométricos 52,000 y 52,400, margen derecha y puntos kilométricos 53,850 y 54,000, margen derecha, todas ellas en viaducto, se recalcularán de acuerdo con el ajuste de trazado señalado en la condición 1.

Las pantallas previstas entre los puntos kilométricos 56,000 y 56,130, margen izquierda, para el núcleo urbano de Perogordo se eliminarán, estudiándose si tras el ajuste de trazado señalado en la condición 1, este núcleo urbano precisará alguna protección acústica en la margen derecha del trazado.

Entre los puntos kilométricos 57,000 y 57,800 se dimensionarán las pantallas acústicas necesarias para la protección del centro penitenciario, de acuerdo con el ajuste de trazado señalado en la condición 1.

Punto kilométrico 60,950 a 60,980, margen derecha, en viaducto.

Punto kilométrico 60,950 a 61,120, margen izquierda, en viaducto.

Punto kilométrico 61,220 a 61,350, margen izquierda.

Punto kilométrico 61,820 a 61,870, margen izquierda.

d) Accesos a Segovia, lado Valladolid:

Punto kilométrico 60,570 a 60,880, margen izquierda, para proteger el centro penitenciario, diseñándose las pantallas de forma conjunta con las del tronco de la línea de ferrocarril en este mismo tramo.

e) Accesos a Segovia, lado Madrid:

Punto kilométrico 54,340 a 55,050, margen izquierda.

Punto kilométrico 54,050 a 54,620, margen derecha.

En el diseño de las protecciones acústicas se evitará el empleo de pantallas transparentes, por la afección a la avifauna que conllevan.

Según se expone en la condición 3 de la presente Declaración, los viaductos situados en zonas sensibles desde el punto de vista faunístico dispondrán de pantallas opacas en ambos márgenes para evitar el atropello de aves. En aquellos tramos donde no se alcancen los objetivos de calidad, dichas pantallas serán fonoabsorbentes.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por el ferrocarril serán los siguientes, medidos a dos metros de las fachadas de las edificaciones y para cualquier altura de las mismas.

Zonas residenciales:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 65 dB (A).

Leq (23 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 75 dB (A).

Leq (23 horas-7 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 55 dB (A)

Leq (23 horas-7 horas) menor que 45 dB (A)

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 55 dB (A)

Leq (23 horas-7 horas) menor que 55 dB (A)

Zonas de sensibilidad faunística alta y muy alta:

Leq (24 horas) menor que 65 dB (A), medidos a 200 m del borde de la línea y a una altura de 1,5 m.

Tampoco deberán superarse, en ninguna de las zonas descritas los 85 dB (A) Lmax, medidos en análogas condiciones a las expuestas para los valores del Leq.

No podrán realizarse actividades generadoras de obras ruidosas entre las 22 y las 8 h en zonas situadas a menos de 500 m de suelo urbano consolidado en el momento de la realización de las obras. En todo caso, se cumplirán los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora para el período nocturno durante la fase de construcción, establecidos anteriormente en esta misma condición.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado en el Proyecto de Construcción, el Programa de Vigilancia Ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, tanto en zonas para las que se hayan establecido medidas de protección acústica, como en zonas en las que los niveles previstos se aproximen, pero no superen, los objetivos de calidad y para las que no se hayan establecido medidas de protección acústica.

De los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de complementar las medidas mitigadoras, tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

6. Mantenimiento de la permeabilidad territorial

Durante la construcción y explotación de la nueva línea de ferrocarril se asegurará, mediante el diseño de las estructuras necesarias y las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

Además de todos los caminos cuya reposición está prevista en el Estudio Informativo Complementario, el proyecto de construcción contemplará la reposición de los siguientes, señalados en la condición 1:

a) En el tramo paralelo a la tapia de Monte de El Pardo, se mantendrá un camino apto para paseantes y bicicletas entre la M-607 y la nueva línea de alta velocidad, aprovechando los tramos existentes y asegurando su continuidad.

b) Se repondrá el camino interceptado en el punto kilométrico 15,000, mediante un marco o pórtico de al menos 8 m de luz y 5 m de altura libre, que permita a su vez el paso del cauce existente.

c) Se repondrá el camino interceptado en el punto kilométrico 16,530, bajo el viaducto propuesto en la condición 1, para cruce del arroyo del punto kilométrico 16,740.

d) El camino interceptado en el punto kilométrico 18,790 se repondrá mediante un marco o pórtico de al menos 8 m de luz y 5 m de altura libre en el punto kilométrico 18,850, que permita a su vez el paso del cauce existente.

e) Los caminos interceptados en el punto kilométrico 18,300 se repondrán mediante un paso superior.

f) El camino interceptado en el punto kilométrico 19,150 se repondrá mediante un marco o pórtico de al menos 8 m de luz y 5 m de altura libre en el punto kilométrico 19,050, que permita a su vez el paso del cauce existente.

g) El camino interceptado en el punto kilométrico 20,580 se repondrá mediante un paso superior, que podrá servir también para dar continuidad al camino afectado en el punto kilométrico 20,920.

h) Se mantendrá la continuidad del camino ocupado por el terraplén del estribo del viaducto de El Salobral, entre el punto kilométrico 21,200 y 21,400, prolongando dicho viaducto, según se establece en la condición 1.

i) El camino cortado por el estribo del viaducto de El Salobral, en el punto kilométrico 23,280 se repondrá mediante un desvío bajo dicho viaducto o prolongando el viaducto.

j) El camino interceptado en el punto kilométrico 49,170 se repondrá mediante un desvío sobre el túnel de Guadarrama.

k) En el punto kilométrico 51,600 se construirá un paso superior para la reposición de la Colada de Juarrillos.

7. Préstamos y vertederos

La necesidad de préstamos y vertederos, tanto provisionales como definitivos, derivada de los elevados volúmenes de tierras que es preciso mover para la realización de este proyecto, representa una de las acciones del mismo con mayores implicaciones ambientales. En el estudio informativo objeto de esta declaración se realiza un análisis somero del balance de tierras global, para el conjunto de la línea y, a partir de éste, unas posibles ubicaciones de zonas de préstamos y vertederos. En el balance de tierras efectuado no se han considerado los diversos tramos en que se dividirá la línea para la redacción de los proyectos de construcción y su ejecución ni los diversos calendarios de cada uno de ellos.

Para realizar una adecuada evaluación ambiental se ha considerado necesario disponer de un balance de tierras para cada tramo objeto de proyecto de construcción y de adjudicación independiente, los calendarios de ejecución previstos, y la consideración del tramo Segovia-Valladolid, continuación de éste, en el que se produce un gran déficit de tierras.

Por ello, se solicitó del promotor del proyecto la documentación complementaria al estudio de impacto ambiental en la que se analizasen los aspectos mencionados. La Dirección General de Ferrocarriles del Minis-

terio de Fomento remitió en octubre de 2000 la información solicitada en la que se tiene en cuenta toda la documentación disponible en estos momentos sobre los aspectos mencionados (entre ella, la aportada por los adjudicatarios de los tres tramos ya licitados y la modificación del trazado en Tres Cantos como consecuencia del proceso de información pública), a partir de la cual se plantan diversas posibilidades y escenarios para la gestión de los excedentes de la excavación que se producen en el tramo Madrid-Segovia y en los que se tiene en cuenta el tramo Segovia-Valladolid, con declaración de impacto ambiental ya formulada.

La documentación, análisis y escenarios contenidos en el documento remitido, «Gestión ambiental de los excedentes de excavación. Línea de Alta Velocidad Madrid-Valladolid» ha servido de base para establecer las condiciones ambientales que figuran a continuación.

A efectos de la gestión de las tierras, se consideran tres sectores o zonas de actuación: Sector Tres Cantos, sector Soto y sector Segovia. También se tiene en cuenta la compensación del sector Segovia con el sector Segovia-Valladolid.

A) Sector Tres Cantos:

Abarca desde el origen del proyecto hasta la boca sur del túnel de San Pedro. Las propuestas se refieren a todos los sobrantes de la excavación que se produzcan en este sector, lo cual incluye toda la excavación del túnel de San Pedro, dado que en el documento se plantea la excavación del túnel únicamente desde la boca sur.

Se consideran ambientalmente admisibles las siguientes alternativas, correspondientes a los escenarios 1 y 2 del documento citado, con las siguientes condiciones:

Escenarios 1 y 2:

Vertido de excedentes en canteras situadas en el entorno de Tres Cantos y Colmenar Viejo, en la margen derecha de la carretera M-607. En estas canteras los materiales serán acopiados de forma definitiva o provisional. En el primer caso se tendrá en cuenta la integración ambiental en el sellado de la cantera. Se podrán utilizar como zonas de acopio provisional, para su utilización posterior en otras obras de la zona, comercialización o reutilización en zonas deficitarias del trazado entre Madrid y la boca sur del túnel de San Pedro, en cuyo caso el transporte deberá realizarse por la propia traza o por la línea ferroviaria existente.

En el documento de gestión de tierras también se propone la posible utilización como vertedero del terreno calificado como suelo urbanizable en Tres Cantos, junto al parque de bomberos. Para la utilización de esta zona como vertedero será necesaria la autorización del Ayuntamiento de Tres Cantos, debiendo estar definidos en ella los usos del suelo y realizándose el vertido en unas condiciones que permitan, sin necesidad de tratamiento posterior de las tierras vertidas, la actividad prevista en el planeamiento urbanístico.

B) Sector Soto:

Abarca el sector comprendido entre la boca norte del túnel de San Pedro y la boca sur del túnel de Guadarrama. Comprende básicamente las tierras procedentes de los túneles de Guadarrama que se extraigan por las bocas sur, dado que la excavación del túnel de San Pedro se plantea únicamente desde su boca sur.

Se consideran ambientalmente admisibles las siguientes alternativas, correspondientes a los escenarios 3 y 5 del documento de gestión de tierras citado, con las siguientes condiciones:

Escenario 3:

Vertido de excedentes en canteras situadas en el entorno de Tres Cantos y Colmenar Viejo en la margen derecha de la carretera M-607, a las que ya se ha hecho referencia para el sector Tres Cantos. En las canteras anteriores los materiales serán acopiados de forma definitiva o provisional. En el primer caso, se tendrá en cuenta la integración ambiental en el sellado de las canteras. Se podrán utilizar como zonas de acopio provisional, para su posterior utilización en otras obras de la zona, comercialización o reutilización en zonas deficitarias del trazado.

El transporte se realizará desde la boca sur del túnel de Guadarrama en cinta transportadora, a través de unos 1.100 metros, hasta la planta de transferencia situada junto a la vía del ferrocarril Madrid-Burgos, en la vaguada de Matarrubias. El trazado de la cinta transportadora discurrirá de forma que la afección a la zona, de muy alto valor ecológico, sea mínima, en especial sobre la flora y la vegetación. Esta planta de transferencia tendrá la menor capacidad posible que garantice la continuidad en la cadena de transporte desde la boca del túnel sin necesidad de parar la extracción en caso de alguna incidencia en el transbordo en esta planta. El volumen de acopio, con carácter provisional, no será superior a los 200.000 metros cúbicos, y se realizará en zonas sin vegetación arbustiva o arbórea próximas al ferrocarril. Una vez retirados los acopios, se restaurará ambientalmente la zona afectada.

Desde la planta de transferencia, en el punto kilométrico 45,400 de la línea actual, las tierras se transportarán en el ferrocarril Madrid-Burgos hasta el punto kilométrico 19,000 (entre Colmenar y Tres Cantos), donde se ubicará otra planta de transferencia. Si para evitar interferencias con los trenes de cercanías se considerase necesaria otra planta de transferencia al norte de Colmenar Viejo, éste se situará lo más próxima posible a las canteras receptoras de los vertidos y evitando el transporte, desde la planta a las canteras (si se realizase en camión) por las carreteras de titularidad autonómica.

Desde estas plantas de transferencia el transporte a las canteras antes mencionadas se realizará en camión o mediante cinta transportadora. Se utilizará en la mayor medida posible la propia plataforma de la línea, previamente construida, y, a partir de la misma, los caminos existentes con el acondicionamiento que sea necesario.

Escenario 5:

Vertido de excedentes en canteras en el entorno de Bustarviejo-Valdemanco, en las proximidades del ferrocarril Madrid-Burgos. El transporte se realizará desde la boca sur del túnel de Guadarrama en cinta transportadora, a través de unos 1.100 metros, hasta la planta de transferencia situada junto a la vía del ferrocarril Madrid-Burgos, en la vaguada de Matarrubias. El trazado de la cinta transportadora discurrirá de forma que la afección a la zona, de muy alto valor ecológico, sea mínima, en especial sobre la flora y la vegetación. Esta planta de transferencia tendrá la menor capacidad posible que garantice la continuidad en la cadena de transporte desde la boca del túnel sin necesidad de parar la extracción en caso de alguna incidencia, en el transbordo en esta planta. El volumen de acopio, con carácter provisional, no será superior a los 200.000 metros cúbicos, y se realizará en zonas sin vegetación arbustiva o arbórea próximas al ferrocarril. Una vez retirados los acopios, se restaurará ambientalmente la zona afectada.

Desde la planta de transferencia, en el punto kilométrico 45,400 de la línea actual, las tierras se transportarán en el ferrocarril Madrid-Burgos hasta el punto kilométrico 58,700 (Estación de Bustarviejo-Valdemanco), donde se ubicará otra planta de transferencia.

Desde esta planta de transferencia el transporte a dos canteras antes mencionadas se realizará en camión, por caminos existentes con el acondicionamiento que sea necesario, o mediante cinta transportadora. Esta planta de transferencia tendrá la capacidad mínima posible que garantice la continuidad en la cadena de transporte desde la boca del túnel sin necesidad de parar la extracción en caso de alguna incidencia en el transbordo en esta planta.

C) Sector Segovia:

Abarca el sector comprendido entre la boca norte del túnel de Guadarrama y el final del trazado. Comprende básicamente las tierras procedentes de los túneles de Guadarrama que se extraigan por la boca norte.

Sólo se considera ambientalmente admisible la alternativa correspondiente al escenario 7 del documento de gestión de tierras, por su menor afección al espacio de muy alto valor ecológico, donde se ubica la boca norte del túnel, propuesto como ampliación de la ZEPA vertiente norte de la Sierra de Guadarrama-Villacastín por la Junta de Castilla y León, con las siguientes condiciones:

Escenario 7:

Vertido de excedentes en canteras situadas en el entorno del polígono industrial de Hontoria. En estas canteras los materiales serán acopiados de forma definitiva o provisional. En el primer caso se tendrá en cuenta la integración ambiental en el sellado de las canteras. También se podrá utilizar como zona de acopio provisional para su posterior utilización en otras obras de la zona, comercialización o reutilización en zonas deficitarias del trazado entre Segovia y Valladolid.

El transporte de las tierras desde la boca norte del túnel de Guadarrama hasta la cantera se realizará exclusivamente en cinta transportadora, a través de unos cinco kilómetros. La cinta discurrirá por la traza del ferrocarril hasta el punto más próximo a la cantera.

Las tierras almacenadas provisionalmente en la cantera que vayan a ser utilizadas en tramos deficitarios de la línea Segovia-Valladolid se transportarán a través del ferrocarril existente Segovia-Medina, para lo cual se dispondrá una planta de transferencia junto a esta línea ferroviaria, donde no se acopiarán más de 25.000 metros cúbicos. También podrán transportarse a través de la plataforma de la línea Segovia-Valladolid, previamente construida.

Si como consecuencia de la utilización de huecos de canteras como depósito de materiales excedentarios de las obras se superasen los volúmenes planteados en los correspondientes planes de restauración será necesaria la aprobación de la modificación del plan de restauración por el órgano competente de la Comunidad Autónoma, así como el informe ambiental por parte de la Consejería correspondiente.

8. Electrificación

Como se indica en la introducción de esta declaración, aunque el estudio informativo complementario contiene un capítulo titulado «Análisis del impacto ambiental de las acometidas eléctricas a la catenaria», donde se analizan los impactos ambientales de las subestaciones y de las líneas eléctricas de acometida a éstas, se considera que este análisis no permite realizar una adecuada evaluación ambiental de las mismas. Por ello, estas infraestructuras (subestaciones y líneas de acometida a las mismas) quedan excluidas de la presente Declaración. La evaluación de impacto ambiental de las mismas deberá atenerse a lo dispuesto en la Ley 54/1997, del Sector Eléctrico, y a las legislaciones que sean de aplicación de la Comunidad de Madrid y de Junta de Castilla y León.

Con carácter general, y sin perjuicio de las condiciones que puedan establecer los órganos ambientales autonómicos al respecto, los tendidos se diseñarán con aisladores y señalización para evitar la electrocución y colisión de las aves. En el documento que pudiera precisarse para la solicitud de autorización se analizará la viabilidad de construir los tendidos subterráneos.

A lo largo de todo el trazado, con excepción de los túneles, la catenaria deberá estar convenientemente señalizada y aislada para evitar la colisión o electrocución de aves, sea en vuelo, o sea al posarse sobre el tendido.

9. Protección del patrimonio arqueológico y etnológico

En coordinación con las Consejerías de Educación y Cultura de la Comunidad de Madrid y de la Junta de Castilla y León, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger vertederos, instalaciones auxiliares, caminos de acceso a las obras y estaciones. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones se derivarán los posibles ajustes de trazado o intervenciones arqueológicas para evitar la afección a eventuales hallazgos. Los resultados de estas prospecciones y las medidas derivadas de las mismas se incluirán en el citado proyecto de construcción.

Además de la prospección general de todo el trazado, se realizarán prospecciones intensivas en las zonas de alto potencial arqueológico, en especial en las siguientes:

Puntos kilométricos 14,000 a 17,000 (de la propuesta de modificación de trazado en Tres Cantos).

Puntos kilométricos 22,000 a 22,700 (de la propuesta de modificación de trazado en Tres Cantos). Boca sur del túnel de San Pedro.

Puntos kilométricos 15,100 a 17,100 (del Tronco Común).

Puntos kilométricos 49,500 a 52,000 (de la alternativa Valsaín).

Puntos kilométricos 54,000 a 54,500 (de la alternativa Valsaín). Yacimientos de La Peladera.

Durante toda la fase de obras se realizará un seguimiento arqueológico de las mismas. El proyecto de construcción incorporará un programa de actuación, compatible con el plan de obra y elaborado en consulta con las citadas Consejerías, que considere las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado ni localizado en las prospecciones.

El proyecto de construcción contemplará la reposición de todas las vías pecuarias interceptadas, actuación prevista en el estudio informativo complementario con excepción de la Colada de Juarillos (punto kilométrico 51,600, alternativa de Valsaín), cuya reposición no se recoge, y que deberá realizarse según se expone en la condición 1.D.

10. Zonas de exclusión

El proyecto de construcción incluirá, en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de todas las instalaciones auxiliares de obra, así como de zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

Entre dichas zonas se contarán al menos los espacios naturales protegidos, inventariados o catalogados, masas arbóreas y arbustivas espontáneas, áreas con hábitat prioritarios, entorno de núcleos urbanos, cauces, zonas de alto potencial arqueológico y en general todas las zonas de alto valor ecológico, paisajístico, cultural o socioeconómico.

11. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior reutilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones cuya altura máxima no superará los 1,5

metros, de forma que se garantice el mantenimiento de sus propiedades para su posterior reutilización. En el proyecto de construcción se definirán las zonas que se restaurarán con tierra vegetal.

En el proyecto de construcción se incluirá, como parte del mismo y en coordinación con el resto de conceptos de la obra, un proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

El citado proyecto considerará como zonas sensibles objeto de tratamiento especial las siguientes áreas: vertederos, parques de maquinaria, zonas de instalaciones auxiliares, viario de acceso a la obra, áreas afectadas por los viaductos, desmontes y terraplenes, bocas de los túneles y cauces.

En el diseño de las bocas de los túneles se proyectarán falsos túneles de longitud suficiente para establecer líneas de relieve continuas, similares a las actuales, con el objeto de evitar desmontes verticales o de pendiente pronunciada y facilitar su integración paisajística.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, evitando el empleo de especies exóticas, en especial aquellas de carácter invasor. Se tendrán en cuenta no solo las características físicas de las distintas unidades de actuación, sino la climatología, litología y composición de la vegetación de su entorno inmediato. Dado que el trazado cruza terrenos silíceos y calizos, así como áreas con importantes diferencias termométricas y pluviométricas, lo que implica notables diferencias botánicas, las siembras y plantaciones deberán ser específicas para cada situación. Se verificará que las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

El plan de obra del proyecto de construcción integrará las medidas de restauración de la cubierta vegetal con la ejecución de las obras, de forma que la hidrosiembra de los taludes se lleve a cabo de forma inmediatamente posterior a su apertura.

En el proyecto se especificarán y presupuestarán las labores de mantenimiento necesarias para asegurar el éxito de las labores de revegetación.

12. Afección a espacios naturales protegidos y medidas compensatorias

La infraestructura proyectada afecta al Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares propuesto como Lugar de Importancia Comunitaria (Cuenca del Río Manzanares) y Reserva MaB de la UNESCO. Asimismo, afecta a la ampliación de la Zona de Especial Protección para las Aves, ZEPA número 3, Pinares de Valsaín, propuesta por la Junta de Castilla y León.

A lo largo del proceso de evaluación se ha dado cumplimiento a lo establecido en el artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, y del Real Decreto 1997/1995, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de la fauna y flora silvestres. Se han analizado diversas alternativas de trazado con el objetivo de estudiar soluciones que no afectasen a estos lugares protegidos (LICs Y ZEPAs) o que minimicen dicha afección, una vez expuestas las razones de interés público de primer orden que justifican la necesidad del proyecto. Además de las condiciones de adecuación ambiental del proyecto establecidas en la condición 1 y de las medidas preventivas y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en la presente declaración, para dar cumplimiento a la Directiva 92/43/CEE y al Real Decreto 1997/1995, es necesario establecer medidas compensatorias para garantizar el mantenimiento de los valores que han motivado la designación de LIC y ZEPA y la coherencia de la red Natura 2000.

Los proyectos de construcción que desarrollen el estudio informativo incluirán en un capítulo independiente, y como parte integrante de los mismos, el proyecto de medidas compensatorias, con igual nivel de definición que el de la línea ferroviaria. Entre dichas medidas se incluirán, al menos, las que figuren en los siguientes apartados. Las medidas compensatorias que se propongan deberán establecerse en coordinación con los organismos responsables de la gestión de los espacios protegidos de la Comunidad de Madrid y de la Junta de Castilla y León, y contar con el informe favorable de los mismos.

a) Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares:

El trazado del ferrocarril cruza entre el P.K. 5+900 y 17+500 el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, propuesto como Lugar de Importancia Comunitaria (Cuenca del Río Manzanares) y Reserva MaB de la UNESCO. Una de las funciones importantes de la zona atravesada es amortiguar los impactos exteriores hacia el Monte de El Pardo. Por ello, y ante la imposibilidad de evitar el cruce de esta zona, se procederá a la adopción de medidas compensatorias.

Dichas medidas consistirán en la adquisición de la franja de terreno entre la nueva línea de alta velocidad y la tapia del Monte de El Pardo en el tramo en que discurren paralelas, donde se sitúa la línea existente del ferrocarril Madrid-Tres Cantos, y la restauración del hábitat natural, recuperando el encinar propio de esta zona.

b) Zona de Especial Protección para las Aves de Pinar de Valsaín (ZEPA número 3). Ampliación propuesta por la Junta de Castilla y León.

En esta zona es destacable especialmente la presencia de milano real, buitre negro y águila imperial ibérica. Si bien no es previsible la afección a ninguna zona de cría, el trazado cruza una zona de alimentación de estas especies. Los mayores problemas de estas especies, y en especial de la última, son la colisión y electrocución con líneas eléctricas, causa importante de mortalidad. Por ello, el proyecto de construcción incluirá un estudio sobre las líneas eléctricas existentes en la zona de ampliación de la ZEPA de Valsaín, con una propuesta de actuación que incluirá la canalización subterránea, señalización o aislamiento de las líneas para evitar la colisión de las aves.

c) Cruce del Área Importante para las Aves de Segovia:

En su tramo final, el trazado cruza el Área Importante para las Aves de Segovia, donde destaca la presencia de cigüeña blanca y chova piquirroja. Como medida compensatoria se colocarán nidos artificiales sobre postes para cigüeña blanca en el entorno del arroyo del Pocillo, entre el trazado y el casco urbano de Segovia, u otras zonas próximas que resulten adecuadas. En la ubicación de estos nidos se consultará al Ayuntamiento de Segovia, teniendo en cuenta los futuros desarrollos urbanos de la ciudad.

13. Seguimiento y vigilancia

Se redactará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración.

El Programa de Vigilancia Ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el Programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello el Programa detallará, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbral crítico para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.
- Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Ferrocarriles, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Dirección General de Ferrocarriles (o el GIF si le corresponde) como responsable de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias, de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del Proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El Programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del Director Ambiental de la Obra, certificando que el proyecto de construcción cumple la presente declaración.

Programa de Vigilancia y Seguimiento Ambiental, para la fase de obras, presentado por la Dirección Ambiental de la Obra o su Asistencia Técnica, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de Aseguramiento de la Calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al Acta de comprobación del replanteo sobre aspectos o incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras que deberán detallar, al menos:

Jalonamiento de hábitats singulares y trasplantes, a que se refiere la condición 2.

Medidas de protección de la fauna, en especial en lo referente a limitaciones temporales. En este sentido, el Director Ambiental de las obras incluirá un escrito certificando que no se han ejecutado obras no autorizadas en los periodos de tiempo restringidos, a que hace referencia la condición 3.

Medidas de protección hidrológica e hidrogeológica, a que se refiere la condición 4.

Cumplimiento de las medidas de protección acústica y atmosférica a que se refiere la condición 5.

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 6.

Evolución de las obras en cuanto a movimientos de tierras y compensación de volúmenes, conforme a lo expuesto en la condición 7.

Resultado del seguimiento arqueológico de las obras, a que se refiere la condición 9.

Ubicación de las instalaciones auxiliares conforme a las zonas de exclusión, a que se refiere la condición 10.

d) Informe previo a la emisión del Acta de Recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Trasplantes realizados, a que se refiere la condición 2.

Medidas de protección de la fauna, a que se refiere la condición 3.

Medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, a que se refiere la condición 4.

Medidas de protección acústica y atmosférica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Movimientos de tierras, compensación de volúmenes, gestión de tierras y vertederos, a que se refiere la condición 7.

Medidas de señalización y aislamiento de la catenaria, a que se refiere la condición 8.

Actuaciones de protección del patrimonio arqueológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 9.

Actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 11.

Medidas compensatorias ejecutadas, a que se refiere la condición 12.

Programa de Seguimiento Ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del Acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Incidencia del ferrocarril sobre la fauna, en especial en lo referente a atropellos, y sobre el estado y efectividad de los pasos de fauna, cunetas, drenajes y cerramientos, a que se refiere la condición 3.

Niveles sonoros generados por el ferrocarril y eficacia de las medidas aplicadas, a que se refiere la condición 5.

Efectividad de los dispositivos de aislamiento y señalización de la catenaria, a que se refiere la condición 8.

Estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el Proyecto, a que se refiere la condición 11.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

14. Documentación adicional

La Dirección General de Ferrocarriles remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación en el mismo de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Se remitirán asimismo los siguientes informes y documentos:

Adecuación ambiental del proyecto, a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección de la vegetación y trasplantes, a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección de la fauna, a que se refiere la condición 3.

Medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, a que se refiere la condición 4.

Estudio acústico y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 5.

Medidas relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 6.

Autorización localización y explotación de vertederos y localización de canteras autorizadas para préstamos, a que se refiere la condición 7.

Autorización, trazado y medidas protectoras y correctoras de los tendidos eléctricos, a que se refiere la condición 8.

Memoria final de la prospección arqueológica, programa de seguimiento arqueológico y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado ni descubierto en las prospecciones, a que se refiere la condición 9.

Emplazamiento de instalaciones auxiliares y zonas de exclusión, a que se refiere la condición 10.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 11.

Medidas compensatorias, a que se refiere la condición 12.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 13.

15. Definición contractual y financiación de las medidas correctoras

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el Estudio de Impacto Ambiental y las condiciones de la presente Declaración de Impacto Ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del Programa de Vigilancia Ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre.

Madrid, 23 de febrero de 2.000.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Descripción del estudio informativo

El estudio informativo complementario se ha dividido en tres fases:

La primera fase se desarrolla a escala 1:50.000, y tiene por objeto analizar los corredores que puedan dar respuesta a las alegaciones presentadas durante el proceso de información pública del estudio informativo de 1997, considerando la ejecución de un túnel para cruzar la Sierra de Guadarrama y procurando el máximo aprovechamiento de los corredores ferroviarios existentes. En esta fase se decidió la partición del estudio en los tramos Madrid-Segovia y Segovia-Valladolid.

En la segunda fase, a escala 1:25.000, se identifican los corredores potencialmente viables para albergar la nueva variante ferroviaria. Se identifican tres corredores: el Corredor de la M-600, el Corredor de la A-6 o Villalba y el Corredor de la M-607 o Soto. El primero de ellos no presenta ventajas constructivas o en cuanto a su impacto ambiental, siendo considerablemente más largo que los otros, por lo que se desestima.

En la tercera fase, a escala 1:5.000, se diseñan y evalúan las alternativas de trazado diseñadas sobre los dos corredores retenidos, el de Villalba o A-6 y el de Soto o M-607.

Corredor A-6 o Villalba

El origen se sitúa en la estación de Pitis (punto kilométrico 6,2 de la línea Madrid-Hendaya), y finaliza en el punto kilométrico 9 de la línea Segovia-Medina. Desde su origen hasta el inicio del túnel de Guadarrama existe una alternativa única. Parte de la estación de Pitis, cruzando el Monte de El Pardo en paralelo a la actual línea de ferrocarril. Sigue esta línea, pasando por la estación de Pinar de Las Rozas, para posteriormente discurrir en paralelo a la autopista A-6. Tras cruzar Las Matas, pasa a discurrir en túnel durante unos 17 kilómetros, hasta el norte de Alpedrete, existiendo pequeños tramos en túnel artificial. Desde Alpedrete cruza hacia el oeste, entre Guadarrama y Los Molinos, separándose en este punto dos alternativas, poco antes del inicio del Túnel de Guadarrama.

La alternativa Túnel de Mostajo cruza la Sierra de Guadarrama mediante un túnel de 18 kilómetros de longitud, con dirección sur-norte, situándose su boca segoviana entre Revenga y Navas de Riofrío. Continúa con dirección norte hasta Hontoria, girando al noroeste, pasando al norte de Perogordo y conectando con la línea de ferrocarril Segovia-Medina en Valverde de Majano.

La alternativa Variante de Tablada cruza la Sierra de Guadarrama mediante un túnel de longitud algo inferior a nueve kilómetros, con dirección noroeste, para discurrir a cielo abierto a partir de las proximidades de la estación de El Espinar y Los Ángeles de San Rafael y entrando

de nuevo en un túnel de unos 2,5 kilómetros para cruzar la Sierra del Quintanar. Desde este punto discurre paralela a la carretera N-603 (Segovia-San Rafael), conectando con la anterior alternativa a su salida del Túnel de Guadarrama.

Corredor M-607 o Soto

El origen se sitúa en la estación de Chamartín y finaliza en el punto kilométrico 9 de la línea Segovia-Medina, igual que las anteriores. El primer tramo parte de la estación de Chamartín y finaliza en Tres Cantos. Es común a todas las alternativas y fue definido en el estudio informativo de 1997, dentro de la Alternativa III, que fue la seleccionada. En todo este tramo el trazado discurre paralela a la línea de ferrocarril existente.

A partir de Tres Cantos, el trazado tiene un tronco común hasta las proximidades de la boca sur del túnel de Guadarrama, donde se separan tres alternativas. Al sur de Tres Cantos la línea actual cruza la carretera M-607, entrando en el casco urbano. Si bien el trazado del estudio informativo discurría paralela a esta línea hasta salir de Tres Cantos por el norte, la propuesta de modificación de trazado contempla que el nuevo trazado continúe al oeste de la carretera M-607, para cruzarla ya al norte de Tres Cantos, sin atravesar el casco urbano. Desde este punto discurre paralela a la M-607, a una distancia de entre 500 metros y un kilómetro, para entrar en túnel un kilómetro al sur de la carretera de Colmenar Viejo a San Agustín de Guadalix. Cruza mediante este túnel, de unos 9 kilómetros, la Sierra de San Pedro, saliendo a superficie en el entorno de Soto del Real. Cruza mediante viaductos y con otro túnel, el de Peña Gorda de 600 metros, hasta llegar al túnel de la Sierra de Guadarrama, una vez atravesada la carretera de Soto del Real a Miraflores.

Desde este punto existen tres alternativas, que difieren realmente a partir de su salida en Segovia. Las tres alternativas contemplan una salida de emergencia en el Valle de Lozoya, prácticamente en el mismo punto para las tres opciones, a unos 5 kilómetros de El Paular en dirección al Puerto de Cotos.

La alternativa de Valsaín cruza la Sierra mediante un túnel de unos 26 kilómetros, saliendo a la superficie al Noroeste del Cerro de Matabueyes. Desde aquí continúa en dirección oeste-noroeste, pasando junto al polígono industrial de Hontoria, al norte y junto al núcleo urbano de Perogordo, conectando con las alternativas del Corredor de Villalba.

La alternativa de La Granja sur discurre próxima y paralela a la anterior por el norte. Cruza la Sierra de Guadarrama mediante un túnel de unos 22 kilómetros, cruzando a cielo abierto con un viaducto el río Eresma, al sur de La Granja, para entrar en otro túnel de unos 2,5 kilómetros de longitud, que atraviesa el Cerro de Matabueyes. A partir de este punto discurre paralela a la anterior, ligeramente más al norte, hasta conectar con ella al final del trazado.

La alternativa de La Granja norte cruza la Sierra también con un túnel de 22 kilómetros, cuya salida se sitúa al norte de La Granja, en una zona boscosa. Cruza sobre la carretera de La Granja a Torrecaballeros y bordea el embalse de Pontón Alto por el norte, cruzando el río Eresma en Palazuelos del Eresma. Continúa en dirección oeste, cruzando la carretera N-603 en el mismo punto que la anterior alternativa, pero continuando más al sur con un túnel de 3 kilómetros. Sale a superficie al sur de Perogordo, dirigiéndose desde este punto hacia el final del trazado, donde entronca con las anteriores.

El estudio informativo contempla dos opciones de electrificación, con subestaciones de tracción separadas del orden de 35 kilómetros en la primera y de 70 kilómetros en la segunda. El estudio opta por la segunda solución. Las líneas eléctricas planteadas consistirían, para el corredor de Villalba en una acometida desde la línea Fuencarral-Majadahonda, en el entorno de Las Rozas, y otra desde Lastras del Pozo hasta una subestación en Torredondo; y para el corredor de Soto, en una línea eléctrica de 15 kilómetros desde la línea de La Mudarra-San Sebastián de los Reyes hasta la subestación de Tres Cantos, y otra línea de 17 kilómetros desde la subestación de Lastras del Pozo hasta una subestación en Perogordo.

Los balances de tierras de las alternativas estudiadas son:

Corredor de Villalba: En la alternativa de Tablada sobran 6.100.000 metros cúbicos de tierras, existiendo 10.100.000 metros cúbicos de excavación y 4.000.000 de metros cúbicos de terraplén; en la alternativa de Mostajo sobran 8.300.000 metros cúbicos, con 11.200.000 metros cúbicos de excavación y 2.900.000 metros cúbicos de terraplén.

Corredor de Soto: El tronco común presenta 2.100.000 metros cúbicos de excavación y 2.400.000 metros cúbicos de terraplén, si bien parte de las tierras excavadas no son aprovechables, con lo que se destinan a vertedero 245.000 metros cúbicos y se precisan 545.000 metros cúbicos de préstamos; en la alternativa de Valsaín se excavan 8.400.000 metros cúbicos y se emplean en terraplén 3.600.000 metros cúbicos, sobrando 4.800.000 metros cúbicos; en la alternativa La Granja sur se excavan 11.100.000 metros cúbicos y se emplean en terraplén 3.800.000 metros cúbicos, sobran-

do 7.300.000 metros cúbicos; en la alternativa La Granja norte se excavan 6.100.000 metros cúbicos y se emplean en terraplén 9.600.000 metros cúbicos, faltando por tanto 3.500.000 metros cúbicos.

Pese a que en todas las alternativas, excepto La Granja Norte, sobran tierras, se plantea la posibilidad de tener que recurrir a zonas de préstamos, al estar condicionado el aprovechamiento de los materiales excavados en los túneles al ritmo de excavación de estos. El Estudio contempla el empleo de zonas de préstamos para capa de forma, áridos, balasto y subbalasto, todos ellos procedentes de canteras autorizadas.

ANEXO II

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

El Estudio describe las características del medio donde se ubican las alternativas propuestas, atendiendo a los siguientes factores: Climatología, hidrología, hidrogeología, geología, litología y geomorfología, vegetación, fauna, medio socioeconómico, planeamiento urbanístico, espacios naturales, patrimonio cultural, paisaje y montes catalogados.

El clima es continental, con grandes variaciones, en las precipitaciones y temperaturas, con la altitud. Existen diferencias entre las vertientes norte y sur de la sierra, debido al efecto Föhn y a la diferencia en la insolación. Se cruzan las cuencas hidrográficas del Tajo y Duero, siendo los principales cauces el Manzanares y Guadarrama en la primera y el Eresma en la segunda. El área se extiende por dos sistemas acuíferos, el mesozoico calcáreo de Segovia y el terciario detrítico de Madrid, separados por una barrera impermeable, que es la Sierra de Guadarrama. Se atraviesan terrenos geológicamente diferenciados, con materiales constituidos por rocas ígneas y metamórficas, materiales cretácicos, terciarios y cuaternarios.

La vegetación es rica, variando con la altitud, entre los pisos meso y supramediterráneo. En las zonas más bajas existen encinares, que son las masas arbóreas más valiosas, en especial en el Monte de El Pardo, junto a los pinares de pino albar de la Sierra de Guadarrama. También presentan alto valor las dehesas de fresno y los sotos riparios. Las zonas atravesadas presentan una fauna muy rica con numerosas especies amenazadas de aves, mamíferos, reptiles, peces e invertebrados. Se cruzan varias Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPAs) y Áreas Importantes para las Aves (IBAs).

La densidad de población en Madrid es muy elevada, con un fuerte crecimiento de los núcleos urbanos, en especial los asociados a la A-6, mientras en Segovia el crecimiento es moderado en la capital y núcleos de mayor entidad, descendiendo la población en los menores. La zona es muy rica en espacios naturales, con parques regionales, zonas de especial protección para las aves, lugares de importancia comunitaria, espacios adscritos a Patrimonio Nacional, así como otros espacios con distintas figuras de protección o catalogados. También existen montes preservados, consorciados y de utilidad pública.

En la zona existen yacimientos arqueológicos, en especial en el entorno de Madrid y Segovia, cruzando la zona la calzada romana de Titulcia a Simancas y Zamora. Se han detectado 107 vías pecuarias en el área estudiada. Existen numerosas unidades de paisaje definidas por el relieve y la vegetación.

La identificación y valoración de impactos se realiza de forma independiente para cada uno de los corredores, no existiendo una comparación de los mismos ni una selección.

En ninguna alternativa se identifican impactos críticos, con excepción de la apertura de la salida de emergencia del Valle de Lozoya (Corredor de Soto), si ésta se realiza desde el exterior hacia el interior del túnel. Las principales afecciones señaladas para las alternativas son:

Corredor M-607 o Soto

Tronco común: Afecciones a unidades de vegetación (hábitat prioritarios y vegetación de ribera, encinares, quejigares y melojares), fauna esteparia y de formaciones abiertas de encina y fauna riparia, Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares y Cuenca del río Lozoya y Sierra Norte, montes preservados y yacimientos arqueológicos o zonas de alta concentración arqueológica.

Alternativa de Valsaín: Afecciones a vegetación de ribera, fauna riparia y de formaciones y dehesas de encina, propuesta de ampliación de la ZEPA Pinar de Valsaín, montes preservados y yacimientos arqueológicos o zonas de alta concentración arqueológica.

Alternativa La Granja sur: Afecciones a melojares, hábitat prioritarios y vegetación de ribera, fauna riparia y de formaciones boscosas de melojar y al águila imperial, LIC y ZEPA Pinar de Valsaín y propuesta de ampliación de esta última, propuesta de áreas críticas de águila imperial, montes preservados y yacimientos arqueológicos o zonas de alta concentración arqueológica.

Alternativa La Granja norte: Afecciones a melojares y vegetación de ribera, fauna riparia y de formaciones boscosas de melojar y dehesas de encina, propuesta de ampliación de la ZEPA Pinar de Valsaín, montes preservados y yacimientos arqueológicos o zonas de alta concentración arqueológica.

Respecto a la salida de emergencia de las tres alternativas en el Valle de Lozoya, analiza dos hipótesis: Su construcción desde el túnel del eje principal y su construcción desde el Valle de Lozoya, concluyendo que en la primera el impacto sería severo sobre la fauna y en la segunda crítico.

Corredor A-6 o Villalba

Tronco común: Afecciones a riberas, juncales, humedales, encinares, fresnedas y dehesas de encinas y de fresnos, al águila imperial y a la fauna riparia y forestal, Parque Regional de la Cuenca alta del Manzanares, Monte de El Pardo y Cuenca del río Guadarrama, montes preservados y yacimientos arqueológicos o zonas de alta concentración arqueológica.

Alternativa Túnel de Mostajo: Afecciones a riberas, juncales, humedales, encinares, y dehesas de encinas, de fresnos y de melojos, fauna riparia y forestal, montes preservados y calzada romana.

Alternativa de Tablada: Afecciones a riberas, juncales, humedales, encinares, y dehesas de encinas, de fresnos y de melojos, fauna riparia y forestal, proximidad a la ZEPA de El Espinar, a un área crítica para el águila imperial, al Parque de Riofrío y al Monte Público Dehesa de Revenga, montes preservados y calzada romana.

Se incluye una propuesta de medidas correctoras donde se propone la gestión de tierras vegetales, hidrosiembras, plantaciones en terraplenes, desmontes y riberas, restauración de túneles artificiales, pantallas sónicas, restauración de vertederos, instalaciones provisionales de obra y restantes áreas afectadas por la obra, actuaciones sobre el patrimonio cultural, seguimiento y control ambiental de las obras y seguimiento arqueológico.

El Estudio incluye una propuesta general de programa de vigilancia ambiental.

ANEXO III

Resumen de la información pública del Estudio de Impacto Ambiental

En el periodo de información pública se han presentado un total de 4.502 alegaciones, ocho de ellas con numerosas firmas, lo que supone un total de 8.569 organismos, entidades, asociaciones, empresas y particulares que han participado en el proceso de información pública. La relación de alegantes es la siguiente:

Administración central:

Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.
Confederación Hidrográfica del Tajo.
Confederación Hidrográfica del Duero.
Organismo Autónomo Parques Nacionales. Ministerio de Medio Ambiente.
Patrimonio Nacional.
Dirección General de Infraestructuras de RENFE.

Administración autonómica:

Dirección General de Infraestructuras del Transporte. Comunidad de Madrid.
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Comunidad de Madrid.
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras. Junta de Castilla y León.
Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental. Junta de Castilla y León.
Diputación Provincial de Segovia.

Administración local:

Ayuntamientos de la provincia de Madrid: Madrid, Las Rozas (dos escritos), Torreloa, Collado-Villalba, Alpedrete, Collado Mediano, Guadarrama (tres escritos), Galapagar, Los Molinos, Tres Cantos, Colmenar Viejo, Soto del Real, Miraflores de la Sierra y Rascafría.

Ayuntamientos de la provincia de Segovia: Segovia (dos escritos), El Espinar, Las Navas de Riofrío, Ortigosa del Monte, Otero de Herreros, San Ildefonso-La Granja, Palazuelos del Eresma y La Losa.

Asociaciones, partidos políticos y sindicatos:

Se presentan 78 escritos con la siguiente distribución:

Universidades: Un escrito.

Entidades ecologistas: Nueve entidades, que presentan 29 alegaciones.

Plataformas de oposición: Cinco plataformas, que presentan ocho alegaciones con 4.075 firmas.

Asociaciones profesionales y sindicatos: Tres escritos.

Asociaciones de vecinos y urbanas: 10 asociaciones presentan 14 alegaciones.

Empresas y asociaciones empresariales: 12 escritos.

Asociaciones culturales y deportivas: Dos escritos.

Partidos políticos: 11 escritos.

Particulares: Presentan un total de 4.385 alegaciones.

Los aspectos más significativos de las alegaciones son los siguientes:

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento solicita coordinación con la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León oriental, y que se respeten las zonas de seguridad y gálibos en cruces con carreteras.

La Confederación Hidrográfica del Tajo señala la existencia de una conducción de agua en la D.O. 30+300 del Corredor Villalba, aunque al ir en túnel el ferrocarril parece que no será afectada.

La Confederación Hidrográfica del Duero considera el estudio correctamente desarrollado en los aspectos hidrológicos.

El Organismo Autónomo Parques Nacionales del Ministerio de Medio Ambiente considera que las alternativas Valsaín y Granja sur son incompatibles con la conservación de la ZEPA de Valsaín.

Patrimonio Nacional se opone al trazado por el Corredor de la A-6 o Villalba por sus impactos en el Monte de El Pardo sobre suelo, vegetación (encinas) y fauna (águila imperial y varias especies protegidas). Indica que el Corredor Soto afecta indirectamente a El Pardo, pero sin que resulte lesivo para éste. Se debe producir el menor impacto posible sobre el Real Sitio de La Granja de San Ildefonso y el bosque de Riofrío.

La Dirección General de Infraestructuras del Transporte de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid señala errores presupuestarios en las soluciones Tablada y Villalba. Considera que son extraordinariamente peligrosas y que la velocidad será muy baja, concluyendo que las únicas alternativas aceptables son por Soto.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional de la Comunidad de Madrid remite un extenso escrito. Señala que se producirán impactos significativos y que acercarse a las líneas existentes no implica ausencia de impactos relevantes. Critica el estudio de impacto ambiental por presentar carencias tales como un inadecuado nivel de definición, no especificar el destino de excedentes, no tener cartografía de detalle, infravalorar efectos sobre vías pecuarias o durante la construcción, no comparar alternativas, proponer medidas correctoras generalistas e imprecisas y no incluir documento de síntesis. Analiza los corredores, destacando:

Corredor Villalba: Se infravalora la afección en el Monte de El Pardo, que supone un impacto inasumible. Impacto crítico sobre Las Matas. Afecciones al Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares principalmente en la ejecución de los túneles. Afección a la Dehesa Boyal de Villalba. Impacto crítico desde Alpedrete a la boca del túnel, igual en las dos alternativas.

Corredor Soto: Pérdida del efecto protector de la Zona P del Parque Regional sobre el Monte de El Pardo. Existencia de grandes terraplenes en Tres Cantos, de impacto severo. Desde el camino de servicio del Canal del Atazar a la D.O. 6+500 se afecta el centro de tratamiento de residuos de Colmenar Viejo, por lo que este trazado es incompatible. Se afecta al arroyo del Valle o Valdesaelices, de valor botánico y geomorfológico (zona caliza). Desde el cruce de la carretera M-608 Soto-Miraflores el impacto es severo sobre el paisaje y sobre la población y economía, por afectar al turismo. La salida de emergencia del valle de Lozoya presenta impactos ambientales críticos.

Concluye que debe desestimarse el corredor Villalba, siendo preferible el de Soto pero que la salida de emergencia prevista es inaceptable.

La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León señala que no es más barato ir por Villalba y que este trazado tiene numerosos problemas de diseño y explotación, concluyendo que la solución final debe ser por Soto. Pide que no se estudien más alternativas para no demorar la construcción del ferrocarril.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Delegación Territorial, de la Junta de Castilla y León considera, sin duda, la alternativa Valsaín como la más recomendable desde el punto de vista ambiental. Desaconseja la de Tablada y señala ciertos impactos en las otras.

La Diputación Provincial de Segovia plantea como exigencia una estación en Segovia, con buena accesibilidad. Propone usar los materiales sobrantes de la construcción del tramo Madrid-Segovia en la construcción del tramo Segovia-Valladolid, que es deficitario en tierras, haciendo para ello acopios temporales.

El Ayuntamiento de Madrid se opone al Corredor A-6 por su afección al Monte de El Pardo, proponiendo el Corredor M-607.

El Ayuntamiento de Las Rozas rechaza cualquier trazado por el Corredor A-6, destacando numerosos impactos de este trazado. Acompaña un escrito de firmas en contra de este trazado.

El Ayuntamiento de Torrelodones muestra su preocupación por las expropiaciones y el impacto general. Señala que desconocen el destino de los escombros, las afecciones geológicas e hidrogeológicas, el impacto de las instalaciones auxiliares y el efecto de las vibraciones y ruidos.

Los Ayuntamientos de Collado Villalba y Alpedrete señalan las afecciones de la obra sobre el orden natural y medioambiental del municipio y consideran peor el Corredor Villalba que el de Soto. El Ayuntamiento de Alpedrete destaca la afección al Arroyo de Los Linos.

El Ayuntamiento de Collado Mediano apunta numerosos impactos, indicando que las medidas correctoras son insuficientes, con el resultado de una agresión irreversible del trazado en superficie sobre el municipio.

El Ayuntamiento de Guadarrama se opone al trazado por el corredor Villalba por su afección a la flora, fauna, hidrología y confort sonoro, y por estrangular al pueblo entre el nuevo ferrocarril y la autopista A-6.

Los Ayuntamientos de Galapagar y Los Molinos manifiestan su rechazo absoluto al trazado, pidiendo que se estudien otras alternativas.

El Ayuntamiento de Tres Cantos se opone totalmente al Corredor M-607 por su mayor coste, afección al municipio y a los vecinos y al Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares. Señala que el trazado divide el municipio y no le deja crecer por el norte, su única posibilidad. Plantea enterrar la vía a su paso por Tres Cantos o seguir la plataforma actual del tren desde Chamartín hasta el kilómetro 19 de la línea actual. Pide que se retire el proyecto y se estudie salir de Atocha hacia el sur.

El Ayuntamiento de Colmenar Viejo manifiesta su rechazo al corredor M-607. Indica que el trazado invade parte del vertedero controlado de la Comunidad de Madrid, y que en su entorno hay cigüeñas, rapaces y gaviotas. Señala que se afecta a la Dehesa de Navalvillar. Plantea la reposición de los caminos del Cierro y Ventamoros.

El Ayuntamiento de Soto del Real señala deficiencias del estudio de impacto ambiental y la falta de definición en algunos aspectos. Considera que el estudio no cumple la normativa y que la valoración de impactos es muy dudosa. Aporta 45 firmas.

El Ayuntamiento de Miraflores de la Sierra rechaza el trazado a su paso por el término de Miraflores, por sus graves impactos ambientales.

El Ayuntamiento de Rascafría señala los graves perjuicios ambientales en su municipio.

El Ayuntamiento de Segovia pide una estación en Segovia, proponiendo una ubicación entre la N-603 y la carretera Segovia-Hontoria. Plantea trasladar al norte la opción Valsaín para evitar la afección a las laderas de La Peladera y al núcleo de Perogordo, Montón de Trigo y Paja, núcleo de Torredondo y al valle de Tejadilla.

El Ayuntamiento de El Espinar considera imprescindible una estación en Segovia.

El Ayuntamiento de Navas de Riofrío indica que la Variante de Tablada frenaría el desarrollo ganadero y urbanístico de las poblaciones afectadas, que tiene un impacto ambiental muy fuerte y que afecta a infraestructuras del pueblo, en especial conducciones de agua. Se opone a la solución de Tablada y a todas las presentadas si no hay estación en Segovia.

El Ayuntamiento de Ortigosa del Monte se opone a la variante Túnel de Tablada, y a cualquiera que pase por la provincia, si no hay estación en Segovia.

El Ayuntamiento de Otero de Herreros rechaza el Túnel de Tablada y exige parada en Segovia. Propone convertir la línea existente de ferrocarril en línea de cercanías.

El Ayuntamiento de San Ildefonso-La Granja se opone a las alternativas La Granja norte y sur, y pide una parada en Segovia.

El Ayuntamiento de Palazuelos del Eresma exige una estación en Segovia y rechaza las alternativas La Granja sur y norte. El grupo de Izquierda Unida de este municipio coincide en su alegación.

El Ayuntamiento de La Losa se opone radicalmente al trazado Túnel de Tablada y se opone a todas las alternativas si no hay estación en Segovia.

El Ayuntamiento de Valverde de Majano se opone al trazado, por afectar al polígono industrial «Nicomedes García» y al santuario de la ermita de la Aparecida. Pide desplazar el trazado 200 metros hacia el norte.

La Entidad Local Menor de Revenga se opone a las alternativas de Villalba (Tablada y Mostajo). Solicita la opción propuesta por el Ayuntamiento de Segovia o, en su defecto, la alternativa Valsaín. Pide una parada en Segovia.

RENFE, en un completo escrito, señala los principales impactos de las alternativas, las medidas correctoras y la valoración de los mismos. Señala aspectos constructivos de las alternativas. Las principales propuestas ambientales que hace son:

Corredor Villalba: Señala que si se cruza El Pardo en túnel el impacto sería moderado y si se hace en falso túnel sería severo-crítico en la fase de obras. Propone iniciar el soterramiento de la vía 500 metros antes de Las Matas y realizar un túnel largo desde Las Matas a Alpedrete.

Corredor Soto: Propone sustituir el terraplén de la D.O. 1 + 000 a 3 + 500 por un viaducto y perforar la salida de emergencia del Valle de Lozoya desde dentro, ya que en la zona se encuentra la mayor colonia de buitre negro de Europa. En la alternativa Valsaín señala la afección a un encinar entre las D.O. 49 + 500 y 53 + 250 y a la futura ampliación de la ZEPA, proponiendo prolongar el túnel o hacer un túnel artificial. Entre las D.O. 50 + 600 y 59 + 400 (sobre todo entre 54 + 300 y 58 + 500), destaca la afección paisajística, debiendo alargarse los viaductos. En la alternativa Granja Sur, desde la salida del túnel principal hasta la entrada en el de Matabueyes (D.O. 44 + 500 a 46 + 000), propone prolongar y unir los túneles; en las D.O. 49 + 300 y 58 + 600, prolongar viaductos; y en la D.O. 50 + 700 señala el cruce de la Calzada Romana y Canal del Acueducto. En la alternativa Granja Norte señala que entre las D.O. 43 + 800 y 53 + 700 se afecta a un melojar y zona de cría de águila imperial, pudiéndose bajar la rasante y prolongar el túnel principal 4 kilómetros hasta la D.O. 48 + 000. Desde la D.O. 45 + 000 hasta el final (sobre todo entre 53 + 700 y 54 + 500 y entre 58 + 100 y 64 + 300), propone alargar los viaductos.

El Departamento de Ecología de la Universidad Autónoma de Madrid apunta el rechazo social que puede tener la obra en Rascafría La Asociación Duratón, Asociación para el Estudio y Defensa del Paisaje, Ecologistas en Acción, Ecologistas en Acción Bustarviejo, Amigos de la Tierra y Asociación Ecologista El Soto se oponen a todas las alternativas y plantean mejorar los trazados existentes para una velocidad de 200 a 220 Km/h. La Asociación La Vereda se opone, asimismo, a todas las alternativas.

Ecologistas en Acción-Collado Villalba coincide con las anteriores asociaciones, centrándose en el Corredor Villalba, donde cita la afección a zonas valiosas, y destaca el impacto acústico, valor ecológico de dehesas de fresno, impacto crítico para anfibios, impacto sobre aves nidificantes, impacto del túnel artificial de Los Molinos, afección a vías pecuarias, fragmentación del medio, afección al desarrollo de Villalba y al régimen hidrológico.

La Sociedad Española de Ornitología señala que debería hacerse una nueva Evaluación, con consultas previas ya que las carencias del estudio impiden una valoración adecuada. Se opone al paso por El Pardo. Indica que el corredor A-6 afecta en Segovia a la IBA Umbría de Guadarrama y que en el Corredor M-607 las salidas de emergencia en el Valle de Lozoya tienen impactos críticos, al afectar a una colonia de buitre negro. Señala que debe evitarse la época de cría de esta especie, entre el 15 de enero y el 15 de octubre y separarse 2 kilómetros de los nidos. La alternativa Valsaín afecta a la ZEPA Pinar de Valsaín, con águila imperial. Concluye que ningún trazado es ambientalmente admisible.

La Plataforma en contra del impacto negativo del paso del ave por el entorno del Monte de El Pardo, Las Rozas y Las Matas se opone al paso por esta zona, presentando 3.012 firmas.

La Plataforma de afectados por el tren de alta velocidad Madrid-Segovia se opone a todos los trazados, aportando 669 firmas.

La Asociación Libre de Ingenieros de Minas indica que faltan estudios de seguridad y salud.

La Confederación General de Trabajadores de Segovia se opone a los trazados y pide una mejora de las líneas existentes.

Comisiones Obreras de Segovia pide una estación en Segovia, en el entorno del arroyo de la Fuentecilla.

Las Asociaciones de Vecinos Matas Altas, de Mujeres Las Matas y El Madroño, de Urbanizaciones de Guadarrama (con 84 firmas) y Entorno de Los Molinos, se oponen al Corredor A-6.

La Asociación para la Defensa Urbanística de Las Rozas presenta dos alegaciones, en una oponiéndose a cualquier trazado, y en la otra al corredor A-6, si bien plantea medidas como pantallas vegetales entre El Tejar y Las Matas, trazado subterráneo desde El Pinar, enterrar las líneas de tren actuales, mantener la estación de cercanías, reponer infraestructuras, mantener accesos y estudiar el ruido y las vibraciones.

La Asociación de Vecinos La Losa se opone a todos los trazados y propone una mejora de las vías existentes. La Asociación de Vecinos de Braojos se opone al proyecto en su conjunto.

La Asociación de Vecinos de Perogordo propone una nueva alternativa, más al norte de Perogordo, con la estación de Segovia junto al polígono de Hontoria. Incluye 97 firmas.

La Agrupación de Vecinos de Tres Cantos propone el corredor M-600 y señala los impactos sobre Tres Cantos (efecto barrera e impacto acústico principalmente). Plantea un trazado en túnel o mantener la plataforma actual hasta el kilómetro 19 de la línea de ferrocarril actual. Pide que se retire el proyecto.

La Federación Empresarial Segoviana propone las alternativas Granja Sur o Valsaín, con estación en Segovia.

La Agrupación Segoviana de Empresarios de Transporte señala que las alternativas Granja Norte y Sur afectan a la Terminal o Centro de Transporte.

La Cámara Oficial de Comercio e Industria de Segovia indica la necesidad de una estación en Segovia, que sea accesible y funcional, compatible con otros servicios y dotaciones, y que conecte con la actual línea Madrid-Segovia.

Los Amigos de los Caminos de Santiago indican que el trazado ocupa un Camino de Santiago en dos puntos: a la salida de Madrid, entre El Goloso y Tres Cantos (corredor M-607), donde discurre paralelo a la tapia de El Pardo, y a la entrada de Segovia, en Aldeanueva. Pide respetar el Camino.

Las Asociaciones Los Ahumados, Riofrío, La Losa, Otero de Herreros y Ecologista Centaurea se oponen a todos los trazados.

La Asociación de Ganaderos de Collado Mediano señala, respecto al Corredor A-6, que no se reponen vías pecuarias y caminos, se destruyen prados y se afecta al uso ganadero, se cortan vetas de agua subterráneas, y se afecta al turismo rural, oponiéndose, por todo ello, al trazado.

Izquierda Madrileña de Soto del Real se opone al estudio.

Izquierda Unida (IU), de Las Rozas pide que se desestime la velocidad de 350 Km/h y que ésta sea inferior a 250 Km/h, que no se cruce Las Matas, y que en caso contrario, se prevea un túnel antes de su acceso al casco urbano. Presenta una segunda alegación oponiéndose a todos los trazados y pidiendo una mejora de las líneas existentes. IU de Collado Mediano asume la alegación de la Plataforma de afectados por el tren de alta velocidad Madrid-Valladolid. IU de la Comunidad de Madrid pide adecuar la red para velocidades de hasta 220 Km/h. Señala importantes lagunas en el estudio de impacto ambiental y solicita que se retire el proyecto. IU de Torrelodones indica que el corredor A-6 tiene impactos muy fuertes y pide la retirada del proyecto. IU de Segovia se opone a los trazados porque no hay estación en Segovia. Pide que se mantenga la línea de cercanías. Indica que son especialmente inaceptables las alternativas la Granja Norte y Sur.

La Federación Socialista Madrileña indica que, aunque está a favor del acceso al Norte y Noroeste de España, los trazados propuestos tienen un severo impacto ambiental. En el Corredor M-607 destaca graves impactos en Tres Cantos y en Rascafría por la salida de emergencia. En el Corredor A-6 señala la afección en El Pardo, Las Rozas y Las Matas. Indica que no se detalla la gestión de residuos. La Agrupación Socialista de Colmenar Viejo se opone al corredor M-607 por su afección a Colmenar y a la sierra. La Agrupación Socialista de Torrelodones señala que es más lógico ir por la N-1, que se pretende especular en Segovia y que falta definición en el estudio. Pide duplicar las vías de Villalba, separando las mercancías.

La Plataforma de los Independientes de Torrelodones señala afecciones muy altas del tren en toda la sierra Oeste. Destaca la afección al subsuelo de Torrelodones, y se muestra en contra del trazado por el Corredor Villalba, adjuntando 333 firmas.

Se presentan asimismo 4.385 alegaciones de particulares, muchas de ellas similares en su contenido, aportando las razones por las cuales se alega. Por su extensión, se resumen las conclusiones de dichas alegaciones:

Existen 1.569 alegaciones en contra de cualquiera de los trazados propuestos, de las cuales en 1.247 se plantea como solución una mejora de las líneas actuales para una velocidad de 200-220 Km/h.

Respecto al Corredor de Villalba, se han presentado 339 alegaciones en contra, correspondiendo 328 al tronco común, dominando las alegaciones que se oponen al paso del trazado por Las Matas, 6 en contra del Túnel de Mostajo, 1 en contra del Túnel de Tablada y 4 en contra de ambos túneles. Asimismo, 11 alegaciones proponen modificar el trazado en Las Matas y adoptar una velocidad de 250 Km/h. Dos escritos instan al Ayuntamiento de Guadarrama a oponerse a este trazado.

En contra del corredor M-607 se han presentado 317 alegaciones, correspondiendo 311 al Tronco Común, oponiéndose en su totalidad al paso por Tres Cantos con un contenido similar a la alegación del ayuntamiento de este municipio, 3 en contra de la alternativa Granja Norte, 2 en contra de la alternativa Granja Sur y 1 en contra de las tres alternativas a su paso por la provincia de Segovia.

Otro grupo importante de alegaciones, con un total de 2.581 escritos, se muestra a favor de construir una estación en Segovia, adoptando para ello las alternativas Granja Sur o Valsaín. En 42 alegaciones, de vecinos de Palazuelos del Eresma, se exige también una estación en Segovia, pero se oponen a las alternativas Granja Sur y Granja Norte.

En 7 alegaciones se señalan errores matemáticos en las matrices del estudio de impacto ambiental, y piden que se alargue el falso túnel de Las Matas y se repongan las vías pecuarias interceptadas.

Un alegante se muestra a favor del antiguo trazado (ya desechado), por Canencia, y otro propone un nuevo trazado, al sur de la A-6. El grupo Ploder-Dumez GTM-AZVI señala que se ha licitado mediante concurso de proyecto y obra del corredor de Soto, apuntando a una preferencia

por éste, y cree que se puede cruzar el valle de Lozoya a cielo abierto mediante la opción, ya rechazada, de 1997. Un último alegante cree que se puede plantear un trazado más recto y corto.

La Clínica «Sear, Sociedad Anónima», señala que la alternativa Soto afecta a su clínica, en la autovía de Colmenar, kilómetro 16, por ruido y vibraciones. Gas Natural señala el cruce de algunas líneas de su propiedad. Un particular destaca la afección al Polígono de Valverde de Majano. Otro particular señala que el trazado pasa bajo sus terrenos en Torrelodones, a 50 metros de profundidad, teniendo en dicha zona un pozo de 105 metros.

«Canteras Ortiz, Sociedad Anónima», está a favor de la obra, y ofrece su cantera, «Los Lanchares» en Hontoria, para suministrar áridos y vara verter tierras como acopio temporal para el tramo Segovia-Valladolid.

Por último, existen tres escritos de particulares a favor de alguna alternativa; uno a favor de corredor A-6, otro de la Variante de Tablada y una última a favor de la alternativa de Valsaín pero sin que se construya la salida de emergencia en el Valle de Lozoya.

BANCO DE ESPAÑA

5161

RESOLUCIÓN de 26 de febrero de 2001, del Banco de España, en ejecución de Resolución de 8 de noviembre de 1996, recaída en el expediente de referencia IE/SAF-2/1995, incoado por el Banco de España a don Francisco Pardo González, Consejero delegado de «Finansskandic Leasing, Sociedad Anónima, S. A. F.», y por el que se impusieron, entre otras, sanción por infracción muy grave.

Con fecha 8 de noviembre de 1996 el Secretario de Estado de Economía, por delegación del Ministro de Economía y Hacienda, dictó Resolución resolviendo el expediente de referencia IE/SAF-2/1995, incoado por el Banco de España a don Francisco Pardo González, Consejero delegado de «Finansskandic Leasing, Sociedad Anónima, S. A. F.», y habiendo adquirido firmeza por sentencia firme de la Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Sexta de la Audiencia Nacional de fecha 24 de mayo de 2000, de la que se ha dado traslado a este Banco de España, procede, de conformidad con el artículo 27.5 de la Ley 26/1988, de 29 de julio («Boletín Oficial del Estado» del 30), de Disciplina e Intervención de las Entidades de Crédito, dar publicidad en el «Boletín Oficial del Estado» de la siguiente sanción por infracción muy grave impuesta en dicha Resolución, que dispuso, entre otras sanciones, la siguiente:

Segundo.—Imponer a don Francisco Pardo González, Consejero delegado de la entidad expedientada, las siguientes sanciones:

a) Multa por importe de 2.500.000 (dos millones y medio) de pesetas, prevista en el artículo 12.a) de la Ley 26/1988, de 29 de julio, por su responsabilidad en la comisión de una infracción muy grave tipificada en la letra i) del artículo 4 del mismo texto legal, consistente en la falta de veracidad en los estados financieros presentados a la autoridad de supervisión, dificultando la apreciación de la solvencia de la entidad.

Madrid, 26 de febrero de 2001.—El Secretario general, José Ramón del Caño Palop.

5162

RESOLUCIÓN de 14 de marzo de 2001, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del euro correspondientes al día 14 de marzo de 2001, publicados por el Banco Central Europeo, que tendrán la consideración de cambios oficiales, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 46/1998, de 17 de diciembre, sobre la Introducción del Euro.

CAMBIOS

1 euro =	0,9182	dólares USA.
1 euro =	110,06	yenes japoneses.
1 euro =	7,4666	coronas danesas.
1 euro =	0,63040	libras esterlinas.
1 euro =	9,1797	coronas suecas.
1 euro =	1,5361	francos suizos.

1 euro =	79,64	coronas islandesas.
1 euro =	8,2130	coronas noruegas.
1 euro =	1,9494	levs búlgaros.
1 euro =	0,57884	libras chipriotas.
1 euro =	34,608	coronas checas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	266,49	forints húngaros.
1 euro =	3,6737	litas lituanos.
1 euro =	0,5709	lats letones.
1 euro =	0,4069	liras maltesas.
1 euro =	3,7466	zlotys polacos.
1 euro =	25,003	leus rumanos.
1 euro =	216,1227	tolares eslovenos.
1 euro =	43,733	coronas eslovacas.
1 euro =	906,667	liras turcas.
1 euro =	1,8386	dólares australianos.
1 euro =	1,4202	dólares canadienses.
1 euro =	7,1615	dólares de Hong-Kong.
1 euro =	2,2048	dólares neozelandeses.
1 euro =	1,6183	dólares de Singapur.
1 euro =	1.172,54	wons surcoreanos.
1 euro =	7,2131	rands sudafricanos.

Madrid, 14 de marzo de 2001.—El Director general, Francisco Javier Aríztegui Yáñez.

5163

COMUNICACIÓN de 14 de marzo de 2001, del Banco de España, por la que, con carácter informativo, se facilita la equivalencia de los cambios anteriores expresados en la unidad peseta.

Divisas	Cambios
1 dólar USA	181,209
100 yenes japoneses	151,178
1 corona danesa	22,284
1 libra esterlina	263,937
1 corona sueca	18,125
1 franco suizo	108,317
100 coronas islandesas	208,923
1 corona noruega	20,259
1 lev búlgaro	85,352
1 libra chipriota	287,447
100 coronas checas	480,773
1 corona estona	10,634
100 forints húngaros	62,436
1 lita lituano	45,291
1 lat letón	291,445
1 lira maltesa	408,911
1 zloty polaco	44,410
100.000 leus rumanos	665,464
100 tolares eslovenos	76,987
100 coronas eslovacas	380,459
100.000 liras turcas	18,351
1 dólar australiano	90,496
1 dólar canadiense	117,157
1 dólar de Honk-Kong	23,233
1 dólar neozelandés	75,465
1 dólar de Singapur	102,815
100 wons surcoreanos	14,190
1 rand sudafricano	23,067

Madrid, 14 de marzo de 2001.—El Director general, Francisco Javier Aríztegui Yáñez.