



*Copia a: Cleme
Alvaro Abel*

Ref. SEA 68/05

**RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL
POR LA QUE SE FORMULA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO
DE: "PROLONGACION DE LA LINEA 11 DEL METRO DE MADRID AL BARRIO DE LA
FORTUNA" EN LOS TÉRMINOS MUNICIPALES DE MADRID Y LEGANES.**

La Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid, regula mecanismos de acción preventiva entre los que se encuentra el procedimiento de evaluación de impacto ambiental para las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos correspondientes, así como los que resulten de la aplicación de lo dispuesto en sus artículos 5 y 6.

Con fecha, 2 de noviembre de 2005 y referencia de entrada en el Registro General de esta Consejería nº 10/0378096.9/05, se recibió el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de referencia, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental abreviado, debido a que las actuaciones de este tipo figuran en el anexo Tercero de la Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid.

Una vez el promotor presentó, con fechas de 28 de marzo de 2006, 18 de abril de 2006 y 19 de junio de 2006 las informaciones complementarias solicitadas y considerando el Estudio formalmente correcto, fue sometido al preceptivo trámite de información pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid del día 20 de noviembre de 2006 y 11 de agosto de 2006 por parte de MINTRA, concediéndose a tal efecto los plazos reglamentarios que para este procedimiento se establecen para la formulación de alegaciones a los citados documentos (Estudio de Impacto Ambiental y posteriores informaciones complementarias).

Con fecha 26 de septiembre de 2006 tuvo entrada en esta Consejería el resultado de la primera información pública con dos alegaciones escritas de carácter ambiental. Posteriormente con fecha 23 de octubre de 2006 se recibe el resultado de la segunda



Comunidad de Madrid

información pública, llevada a cabo por no haberse incluido en la primera las alternativas del proyecto.

Como consecuencia de este segundo período de información pública el Ayuntamiento de Leganés reitera las anteriores alegaciones y añade una adicional relativa a la afección a una parcela del polígono industrial.

En el Anexo I se describen los datos esenciales del proyecto. El Anexo II recoge los aspectos más significativos del Estudio de Impacto Ambiental.

El contenido y valoración de las alegaciones se describe en el anexo III.

En consecuencia, visto cuanto antecede y habiendo sido cumplidos los trámites establecidos en el Capítulo III de la Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid sobre el procedimiento de evaluación de impacto ambiental abreviado, procede formular la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de de "Prolongación de la Línea 11 del Metro de Madrid al Barrio de la Fortuna" promovido por MINTRA, en el término municipal de Madrid y Leganés con los requisitos que se exponen a continuación:



DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO DE “PROLONGACIÓN DE LA LÍNEA 11 DEL METRO DE MADRID AL BARRIO DE LA FORTUNA”, EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE MADRID Y LEGANES, PROMOVIDO POR MINTRA.

De conformidad con lo dispuesto en el Art. 34 de la Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid, y a los solos efectos ambientales, se informa **favorablemente** la realización del proyecto, Alternativa 1, denominado “Prolongación de la Línea 11 del Metro de Madrid al Barrio de la Fortuna”, en los términos municipales de Madrid y Leganés, con las especificaciones que se detallan a continuación.

A este respecto, se deberán cumplir todas las medidas preventivas y correctoras que contiene el Estudio de Impacto Ambiental, así como las condiciones que se expresan seguidamente, significando que, en los casos en que pudieran existir discrepancias entre unas y otras, prevalecerán las contenidas en la presente Declaración.

La presente Declaración se formula sin perjuicio de las autorizaciones de los distintos órganos competentes en el ejercicio de sus respectivas atribuciones, y por tanto, no implica, presupone o sustituye a ninguna de las autorizaciones o licencias que hubieran de otorgar estos.

1.- Condiciones previas

1.1 Previamente a la aprobación del Proyecto de Construcción, se remitirá a esta consejería un certificado del órgano sustantivo, en el que se señale que el mencionado proyecto ha incluido todas las prescripciones de esta Declaración de Impacto Ambiental.

1.2. Dado que el trazado propuesto afectará a una zona con categoría de Zona Arqueológica denominada “Arroyo Butarque”, se deberá disponer de la autorización de la Dirección General de Patrimonio Histórico.



1.3. En cuanto a la preservación de la Vía Pecuaria (Vereda de la Moraleja) afectada y de los elementos ambientales o culturalmente valiosos ligados a ella, se estará a lo dispuesto en la Ley 8/1998, de 15 de junio de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, debiéndose disponer de informe al respecto de la Dirección General de Agricultura y Desarrollo Rural.

1.4. Se deberán tramitar las autorizaciones urbanísticas que sean procedentes en la Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional

1.5. En caso de encontrarse previstas conexiones a las redes de saneamiento cuya titularidad patrimonial corresponda a la Comunidad de Madrid o a cualquiera de los entes y organismos que forman la Administración Institucional de la misma, y de acuerdo con lo establecido en el Art. 8 del Decreto 170/98, de 1 de octubre, se requerirá la previa autorización del titular patrimonial, quien lo comunicará al Ente Gestor responsable de la explotación de los colectores o emisarios afectados.

1.6 La obtención de préstamos y la extracción de áridos de cualquier naturaleza que hayan de destinarse al desarrollo de la vía, estarán sometidos al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, según la Ley 2/2002, de 19 de Junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid, salvo que estos fueran extraídos de la propia traza o de una cantera que cuente con autorización del órgano competente.

1.7 En la construcción de la Estación localizada en el Parque de San Antón en Leganés, se adoptarán las medidas necesarias para evitar que se afecte al arbolado existente. Si fuera inevitable la afección a alguno de los ejemplares se procederá a su trasplante utilizando las técnicas precisas para garantizar su posterior arraigo.

Por otra parte, el Proyecto de construcción incluirá las medidas de integración paisajística de las infraestructuras aéreas que se sitúen en el interior del parque (pozos de ventilación,)



1.8. En la realización del Proyecto de construcción, para la ejecución material de la obra y cumplimiento del Programa de Vigilancia Ambiental, se contará con un técnico especialista en disciplinas medioambientales que será responsable del desarrollo y aplicación de las determinaciones de dicha naturaleza contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en la presente Declaración.

2.- Condiciones relativas a la protección de la calidad del aire

2.1. El Proyecto de Construcción incluirá un estudio de detalle de ruido y vibraciones donde serán analizadas las características acústicas de los distintos focos generadores de ruidos y vibraciones, atendiendo a su intensidad y a la posibilidad de ser motivo de molestias para la población, y se adoptarán las medidas correctoras que sean precisas para garantizar el cumplimiento de los límites del Decreto 78/1999, de 27 de mayo, por el que se regula el Régimen de Protección contra la Contaminación Acústica de la Comunidad de Madrid, así como en las Ordenanzas de los municipios afectados por las obras.

En cualquier caso, respecto a la emisión de vibraciones y ruidos como consecuencia de la circulación de los trenes se dispondrán soleras y/o dispositivos fonoabsorbentes en todos los tramos de la línea. En los tramos que los estudios de detalle establezcan como sensibles, la vía se ejecutará sobre mantas antivibratorias, o se establecerá cualquier otro sistema de protección adicional con objeto de amortiguar aún más las emisiones de ruido y vibraciones.

2.2. En los trabajos que se realicen en la vía pública no podrá utilizarse maquinaria que no se ajuste a la legislación vigente, por lo que las máquinas de uso al aire libre deberán cumplir lo establecido en el Real Decreto 212/2002 de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debido a determinadas máquinas de uso al aire libre.

2.3. Durante la fase de funcionamiento, cualquier elemento generador de vibraciones como pudieran ser los sistemas de ventilación forzada o equipos (en los tramos subterráneos) se instalará con las precauciones necesarias para reducir al máximo posible los niveles transmitidos por su funcionamiento y en ningún caso se superarán



los límites máximos autorizados para las vibraciones consignados en la citada legislación. En este sentido, si es necesario se les dotará de elementos elásticos separadores o de bancada antivibratoria independiente y su mantenimiento deberá garantizar su funcionamiento equilibrado.

Así mismo las afecciones por ruidos/vibraciones y contaminación atmosférica producidas por la maquinaria de obra se deberán tener en cuenta a la hora de establecer los horarios de trabajo y turnos, con objeto de minimizar la problemática que producen

2.4. Se adoptarán las medidas que fueran necesarias para minimizar la producción y dispersión del polvo generado durante las obras, planificándose convenientemente los desplazamientos de la maquinaria, limitándolos a las áreas previamente señaladas en el replanteo, y adecuándose la velocidad de circulación de los vehículos. Asimismo, se efectuarán riegos periódicos para evitar la dispersión de material particulado.

3.- Condiciones en materia de residuos

3.1. Se deberá contar con las autorizaciones o inscripciones registrales correspondientes para la producción de residuos peligrosos.

3.2. El Proyecto de Construcción deberá contemplar un Plan de Gestión de Residuos detallado, donde aparezcan tipologías, volúmenes, tratamientos y destino final de los residuos generados por la obra para cualquier fracción de residuos comprendidos en la Ley 10/98 de residuos, la Ley 5/2003, de 20 de marzo, de Residuos de la Comunidad de Madrid, así como en las Ordenanzas de los municipios afectados. Deberán tenerse en cuenta los residuos generados en las instalaciones auxiliares de obra, así como los generados en la fase de funcionamiento de la línea de metro. Asimismo, se deberá definir la ruta seguida por los camiones de transporte de tierras y RCD debido a su magnitud, estableciéndose las medidas preventivas y correctoras adicionales que sean necesarias.



En relación con los Residuos de Construcción y Demolición deberá así mismo contener un plan de vertido de tierras y demás materiales inertes procedentes de excavación, debiéndose cumplir lo establecido en el Plan de Gestión Integrada de los Residuos de Construcción y Demolición de la Comunidad de Madrid 2002-2011 (RCD de nivel I y II) y de la citada Ley 5/2003. A estos efectos las tierras limpias se destinarán preferentemente a restauración de canteras que dispongan de autorización administrativa.

3.3. Se incluirá un Plan de Actuación en caso de emergencia que defina las actuaciones a llevar a cabo en caso de producirse situaciones que supongan riesgo de contaminación de cualquier tipo.

3.4. Se garantizará la protección de los recursos hídricos y de los suelos, frente a vertidos o derrames de aceites y grasas, tanto procedentes de la limpieza y mantenimiento de maquinaria como de otros orígenes, así como de otros productos conceptuados como residuos peligrosos, debiéndose realizar estas operaciones en lugares especialmente acondicionados al efecto. Será de aplicación al respecto lo dispuesto en la Ley 5/2003, de 20 de marzo, de Residuos de la Comunidad de Madrid y demás normativa concordante. Si accidentalmente se produjera algún vertido de materiales grasos, se procederá a recoger éstos, junto con la parte afectada de suelo, para su posterior tratamiento o eliminación en centros apropiados.

3.5. Una vez finalizadas las obras, se procederá a la retirada de todos los residuos que se hubieran generado.

4.- Condiciones relativas a la restauración

4.1. El Proyecto de Construcción incluirá un Proyecto de Restauración en el que se diseñarán, valorarán y presupuestarán tanto las medidas protectoras y correctoras, expresadas en el Estudio de Impacto Ambiental como las que se enuncian en la presente Declaración. También se valorarán los costes derivados de la ejecución del Plan de Vigilancia Ambiental.



4.2. Este Proyecto de Restauración deberá incluir un inventario de los ejemplares arbóreos, zonas verdes y ajardinadas que podrían verse afectados por las distintas operaciones englobadas en el proyecto. A estos efectos se deberá cumplir lo establecido en la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de Protección y fomento del Arbolado Urbano de la Comunidad de Madrid y en las Ordenanzas de los municipios sobre los que se realizan las obras. Los ejemplares arbóreos y arbustivos que pudieran ser afectados por las mismas deberán ser objeto de transplante

4.3. Según lo solicitado por el Ayuntamiento de Madrid el proyecto de integración paisajística y ajardinamiento de las zonas afectadas comprendidas en su término municipal, deberá ser remitido para su aprobación a la Dirección General de Patrimonio Verde del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Servicios a la Ciudad del Ayuntamiento de Madrid. El proyecto especificará las actuaciones que se llevarán a cabo, especies a utilizar y zonas objeto de actuación. Las zonas que se ajardenen en el proceso de restauración de la zona afectada por las obras, deberán cumplir las disposiciones del Libro IV de la citada Ordenanza.

4.4. Se protegerán todos los árboles que queden próximos a las obras en superficie y parques de maquinaria, mediante tabloneros, vallado o cualquier otro sistema que sea efectivo.

4.5 Una vez finalizadas las obras, se procederá a la restauración de todos los espacios afectados por éstas. La restauración de las áreas alteradas por las obras conllevará, necesariamente, la retirada de todos los materiales, equipos e instalaciones utilizados durante las mismas, así como la reposición de los viales, caminos y demás infraestructuras afectadas.

5.- Condiciones relativas a las instalaciones auxiliares

5.1. Se realizará un estudio de detalle relativo a la ubicación de las instalaciones auxiliares, tales como parques de maquinaria, almacenes de materiales, instalaciones provisionales de obra, etc. con el fin de localizarlas en zonas de mínima afección ambiental, debiendo quedar suficientemente señalizadas. Estas operaciones e



instalaciones nunca se localizarán en las proximidades de ningún arroyo. El proyecto de construcción deberá indicar y ubicar en los planos correspondientes la localización de estas zonas.

Igualmente, deberá especificarse en el proyecto y ubicarse en planos, las características del sistema de desbaste y decantación de sólidos.

5.2. Durante la ejecución de las obras se delimitarán físicamente las superficies que vayan a ser ocupadas por obras auxiliares, parques de maquinaria, caminos de acceso de la maquinaria, al objeto de que no sea invadido ningún otro espacio ajeno al estrictamente necesario para dichas operaciones, no pudiéndose realizar fuera de la zona señalizada el tránsito de vehículo, ni ninguna instalación, acumulación de materiales, vertidos o fuego. El paso de la maquinaria pesada y demás vehículos, durante las obras, se restringirá a los caminos señalados para ello, y se impedirá su tránsito por otras zonas, para evitar la compactación y degradación de suelos.

Al término de las obras todas estas superficies deberán quedar convenientemente restauradas

6-Otras Condiciones

6.1 Antes de la aprobación del Proyecto de Construcción deberá ampliarse el estudio hidrogeológico presentado, evaluando en detalle el efecto barrera que puede suponer la infraestructura sobre las aguas subterráneas, y debiendo definirse las medidas necesarias para minimizar las afecciones que se pudiesen producir, que quedarán incorporadas al mencionado Proyecto.

6.2. Todas las medidas protectoras y correctoras que supongan unidades de obra figurarán en el presupuesto del Proyecto de Construcción. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

7.- Vigilancia Ambiental

La Vigilancia Ambiental se llevará a cabo mediante la comprobación del cumplimiento de cada una de las condiciones contenidas en la documentación del Estudio de Impacto



Ambiental y en la presente Declaración. Para ello se realizará, por parte del Técnico en disciplinas medioambientales, un seguimiento continuado de las obras y de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias correspondientes, efectuándose controles con periodicidad mensual durante la etapa de ejecución de las obras y trimestral durante el primer año del funcionamiento, referidos al cumplimiento de las condiciones establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en la presente Declaración. Al contenido de Vigilancia establecido en el Estudio deberán añadirse los siguientes controles y actuaciones:

El titular del proyecto elaborará, al menos los siguientes informes:

- * Informe sobre la comprobación en campo de la ausencia de afecciones a las zonas colindantes excluidas de las obras.
- * Verificación del cumplimiento de los requisitos de calidad acústica establecidos durante la construcción y funcionamiento del proyecto, efectuándose campañas de medición.
- * Verificación del cumplimiento de los requisitos de calidad atmosférica establecidos durante la construcción del proyecto, efectuándose campañas de medición.
- * Mantenimiento de la permeabilidad urbana.
- * Seguimiento de la adecuada gestión de los residuos generados.
- * Destino de los materiales excedentes, con justificación documental que permita conocer la trazabilidad de los mismos.
- * Control de las medidas encaminadas a preservar las características de los suelos y las aguas subterráneas. Control de los niveles piezométricos
- * Seguimiento analítico de las aguas procedentes de la excavación del túnel.
- * Verificación de la adecuada elección de especies y ejecución, en tiempo y forma, de los trabajos de revegetación. Seguimiento de las medidas de mantenimiento de restauración ambiental.
- * Control de la aparición de yacimientos arqueológicos y paleontológicos.
- * Control sobre las posibles afecciones directas o indirectas a la vía pecuaria intersectada por el túnel.
- * Control de la posible presencia de materiales ajenos a la actuación que pudieran provocar contaminación, superficial o subterránea, edáfica o hídrica y verificación de que se retiran a vertedero autorizado.
- * Identificación de los impactos residuales que tras la aplicación de las medidas preventivas y correctoras, pudieran aparecer.



* Durante la fase de funcionamiento, seguimiento de los niveles de vibraciones para verificar el cumplimiento de los objetivos de calidad establecidos en el Decreto 78/99.

A la finalización de la construcción del Metro de la prolongación de la Línea 11 del Metro de Madrid al Barrio de la Fortuna se remitirá un informe a esta Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio dando cuenta del cumplimiento de cada una de las acciones relacionadas en esta Declaración de Impacto Ambiental. Además a la conclusión de los trabajos de mantenimiento de la revegetación se remitirá otro informe respecto a la evolución de la plantación y labores ejecutadas. Los controles trimestrales durante el primer año de funcionamiento, permanecerán en las oficinas de MINTRA, a disposición de las autoridades ambientales competentes.

La modificación del proyecto evaluado en cualquier aspecto que se aparte de lo contemplado en la presente Declaración de Impacto Ambiental y en el Estudio de Impacto Ambiental, deberá someterse a previa aprobación de esta Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.

De acuerdo con el art 37 de la Ley 2/2002 de Evaluación Ambiental , si en el plazo de dos años desde la emisión de la presente Declaración de Impacto Ambiental no hubieren comenzado las obras, dicha Declaración de Impacto Ambiental deberá someterse, a solicitud del promotor, a informe de esta Dirección General que revise la vigencia las condiciones en ella establecidas

Madrid, 11 de diciembre de 2006.

LA DIRECTORA GENERAL DE CALIDAD
Y EVALUACIÓN AMBIENTAL

Fdo.: Mª Jesús Villamediana Diez

MINTRA



Anexo I

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El Proyecto Básico consiste en la ampliación de la Línea 11 de Metro de Madrid desde el PAU de Carabanchel hasta el Barrio de la Fortuna, situando una estación en el parque público de Serafín Antón y prolongando posteriormente la línea hasta las cocheras de la línea 10, consiguiendo con esta obra dotar al barrio de La Fortuna con un eficaz servicio de transporte público. El Proyecto Básico Modificado se inicia en el PK 3+000 (calle de Salvador Allende) y finaliza en las cocheras de la línea 10, en el PK 5+870, desarrollándose a partir de aquí el ramal de vía doble de conexión con las cocheras.

Alternativa I

Se inicia en el PK 3+000 (C/ Salvador Allende), hasta llegar a la calle de los Morales. En la intersección de estas calles se sitúa el pozo de extracción de la tuneladora, situado entre los PK 3+215 y 3+235. A partir del PK 3+141,785 se dispone un tramo curvo que cruza el distribuidor Sur de la M-40 y la M-45. El trazado entra al Barrio de la Fortuna (PK 4+909,787). El pozo de ataque comienza en el PK 5+870 y tiene una longitud de 140 m.

Seguidamente se dispone de un ramal de acceso a las cocheras que comienza en el PK 5+870, con una longitud de 703,167 m.

En esta alternativa el túnel de línea se construye mediante dos procedimientos constructivos: túnel entre pantallas, al principio del trazado entre el PK 3+000 y el PK 3+215 y túnel excavado con tuneladora, entre el Pk 3+235 y el PK 5+090 y entre el PK 5+090 y el PK 5+800. Entre el PK 3+215 y el PK 3+235 se construye el pozo de extracción de la tuneladora.

La población beneficiada por la estación del Barrio de la Fortuna es de 11.178 habitantes.



El trazado transcurre en túnel excavado con tuneladora en la mayor parte del recorrido. El final del trazado (acceso a las cocheras) se realizará en un trazado al aire libre sobre una zona ocupada actualmente por campos de cultivo.

A lo largo del trazado se disponen varias estructuras que darán servicio al nuevo trazado y que incluyen dos pozos de bombeo, un pozo de ventilación y una salida de emergencia.

Las instalaciones auxiliares de obra se situarán en el pozo de ataque situado en las Mimbreras y en la estación situada en el parque de Serafín Díez Antón, dentro del Barrio de la Fortuna.

Las obras proyectadas se localizan entre los términos municipales de Madrid y Leganés afectando al barrio de La Fortuna en Leganés y a los barrios de Buenavista en el distrito de Carabanchel alto y de Cuatro Vientos en el distrito de la Latina del municipio de Madrid.



Anexo II

RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El Estudio se inicia con un capítulo de Introducción, la descripción de las obras la descripción del medio (natural y urbano), para pasar a identificar los impactos ambientales, las medidas preventivas y correctoras, el Plan de vigilancia y control, el marco legal y finalmente el preceptivo documento de síntesis.

El estudio de alternativas se concentra en cuatro lo suficientemente diferenciadas. Todas ellas parten del mismo P.K. y coinciden en el final de la ampliación al PAU de Carabanchel. Las alternativas 1 y 2 tienen el mismo trazado y se diferencian en el proceso constructivo. En las conclusiones al estudio de alternativas, se expone que la alternativa 1 es la óptima debido a que esta tiene una menor longitud y por lo tanto un menor coste. Las obras complementarias en las alternativas 1 y 2 son también menores debido a la menor longitud del tramo. La alternativa 1 es mejor que la 2 porque esta última implica una mayor ocupación en superficie.

En cuanto a la descripción del medio, los terrenos afectados se encuentran dentro del denominado Acuífero Madrid, perteneciente a la Unidad Hidrogeológica 03.05 Madrid – Talavera. Se trata de un acuífero multicapa, que en general, se encuentra a más de 50 m de profundidad.

El trazado transcurre a lo largo de zonas altamente antropizadas, donde no es posible encontrar restos de masas naturales. El trazado a su paso por el barrio de La Fortuna, afecta a un parque urbano existente (Serafín Díez Antón) muy utilizado por los vecinos. En este parque está prevista la localización de la nueva estación de metro. Por su abundancia, destaca la presencia de pinos piñoneros y acacias, siendo árboles de porte considerable, pero sin una especial singularidad, a excepción de un olivo centenario. El matorral es escaso y poco relevante.

En toda la zona de estudio no se localiza ningún área natural protegida (LIC, ZEPA, Monte Preservado o ENP).



Por lo que respecta al patrimonio cultural, hay un área declarada como de protección arqueológica Tipo A: "Arroyo Butarque". Se trata de una zona que tiene incoado expediente de declaración de Bien de Interés Cultural, con categoría de Zona Arqueológica.

Asimismo, el trazado propuesto afecta directamente a la red de vías pecuarias de Madrid. Concretamente se cruza con la Vereda de Moraleja, que conecta los municipios de Madrid y Leganés.

La mayor parte de los impactos detectados son poco relevantes. La mayoría se han considerado como moderados en base a su escasa magnitud, importancia y fácil reversibilidad. Tan solo se ha considerado como severo el posible impacto sobre el patrimonio arqueológico y paleontológico, impacto que está sujeto a la eventual existencia de restos en el área afectada y a la adopción de las medidas protectoras propuestas, también merece especial atención la posible afección por ruido y vibraciones a los edificios cercanos durante la fase de explotación del metro.

Las medidas Protectoras y Correctoras más importantes planteadas para minimizar los impactos detectados se aplicarían a la geomorfología, suelo, aguas subterráneas, elementos de ajardinamiento, paisaje urbano y medio humano y son:

- la circulación de la maquinaria se restringirá a los viales señalizados a tal efecto
- se reutilizarán los materiales sobrantes en canteras existentes
- instalación de los parques de maquinaria en zonas con mínimo riesgo de contaminación, impermeabilizando las superficies susceptibles de sufrir derrames de aceite, estar en contacto con sustancias contaminantes, etc.
- Respetar los plazos de revisión de motores y maquinarias con el fin de reducir los ruidos y emisiones de gases
- Centralizar el repostaje y los cambios de aceite en plataformas impermeabilizadas
- Estudio de las zonas afectadas por las excavaciones con objeto de detectar niveles elevados de contaminación y prever las medidas de gestión adecuadas.



- Realizar la obra de forma que los sobrantes sean mínimos
- Las aguas que se generen durante las obras de excavación se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos, realizando un seguimiento analítico de las mismas.
- Se señalarán y protegerán los árboles cercanos a las obras
- se realizará el transplanta de aquellos árboles que la Dirección Ambiental de la obra estime reutilizables.
- Vallado de las obras y zonas más transitadas de superficies que permitan la observación de las obras, dado el interés que suscitan en la población
- Reposición morfológica de las características superficiales afectadas.
- Instalación de instrumentos y sistemas de auscultación que informen de las reacciones con las que el terreno, estructuras e instalaciones, responden a las distintas fases constructivas, distribuyéndose dichos elementos en toda la longitud del trazado según la zonificación basada en los distintos niveles de riesgo aplicables.
- Riego de la calzada de rodadura de vehículos de obra
- Adopción de medidas oportunas para reducir los niveles de ruido y vibraciones generados por las máquinas.
- Control de la concentración de contaminantes
- Plan de regulación del tráfico con objeto de reducir aglomeraciones y atascos.
- Habilitación de pasos para peatones
- Acompasar las obras a otras obras del entorno en caso de detectarse efectos acumulativos o sinérgicos
- Valoración arqueológica superficial del trazado, apoyada con sondeos donde se estime preciso

El Programa de Vigilancia Ambiental, garantizará la correcta ejecución y funcionamiento de las medidas correctoras y protectoras previstas, así como la detección de otros impactos no previstos, para ello entre otros objetivos se propondrán medidas protectoras adicionales, se mantendrá informada la administración competente y responsables de la obra con informes periódicos, se harán controles mensuales durante las obras y trimestrales durante el primer año de funcionamiento y se realizará un Manual de Buenas Prácticas Ambientales.



Finalmente se concluye con el Documento de Síntesis.

Se incorporan tres anexos con planos, reportaje fotográfico y estudio de ubicación de vertidos.

En conclusión, el contenido del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto aludido se ajusta formalmente a lo establecido en el Artículo 28 de la Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid.



Anexo III

ALEGACIONES

1) Alegación del Ayuntamiento de Leganés

En dicha alegación se hacen algunas consideraciones con la finalidad de que sean incorporadas al proyecto definitivo, como resumen de la misma hay que significar lo siguiente:

- Se deberá presentar un Plan de Residuos detallado de la obra.
- Se contemplará todo lo dispuesto en la legislación sectorial sobre residuos peligrosos.
- Se deberá hacer estudio de detalle en el trazado cuya afección comprenda el uso residencial del impacto de ruidos y vibraciones, acometiéndose las medidas preventivas previstas.
- Sería aconsejable el estudio de emplazamientos alternativos y trazado valorando los impactos correspondientes, en la zona comprendida en el nuevo Polideportivo de la Fortuna.
- Los correspondientes pozos de bombeo, de ventilación y salidas de emergencia estarán integrados en el paisaje minimizando su afección con medidas compensatorias preferentemente arbustivas, teniendo en cuenta el entorno del parque lineal Arroyo Butarque.

Cabe significar que dichas observaciones ya han sido recogidas en el condicionado de la presente Declaración de Impacto Ambiental, a excepción del estudio de emplazamientos alternativos o desplazamiento de la estación al ser inviable según lo indicado por MINTRA.

2) Alegaciones de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid.

El Ayuntamiento de Madrid, remite dos escritos de alegaciones en los que hace unas observaciones al Estudio de Impacto en relación a la descripción del proyecto, afección a la población, contaminación acústica, control de residuos y vertidos,



medio socioeconómico, fauna, integración paisajística, patrimonio arqueológico y Plan de Vigilancia Ambiental.

En cuanto al Estudio de Impacto Ambiental, señalan que no se hace referencia a las características de la hidrología superficial del ámbito del Proyecto, valoran insuficientemente el estudio hidrogeológico, no es analizada la situación acústica en la situación preoperacional, ni los efectos de las vibraciones sobre las edificaciones colindantes, no se realiza una descripción detallada de los usos del suelo y zonas habitadas en el entorno del trazado. La propuesta de medidas preventivas y correctoras se considera incompleta. No se realiza una estimación económica del coste de ejecución, ni se definen las medidas necesarias para evitar la afección sobre el flujo de las aguas subterráneas, así como las medidas de protección contra el ruido y las vibraciones. No se define el proyecto de revegetación e integración paisajística de cada una de las zonas afectadas por las obras en superficie y se considera el Programa de Vigilancia Ambiental incompleto. Se solicita se incorporen al proyecto constructivo una serie de estudios y se efectúen una serie de medidas.

Las principales observaciones han quedado recogidas tanto en el condicionado de la presente Declaración de Impacto como en las informaciones complementarias solicitadas al Estudio de Impacto.