

de su valor catastral y se convertirán en un foco de tensión social. Destacan el elevado coste económico y la baja rentabilidad, indican que no se ha realizado un estudio alternativo de mejora de la red ferroviaria existente ni de mejora de la red regional, radial, etc. Consideran que el elevadísimo coste energético procederá probablemente de centrales nucleares extranjeras, con la consiguiente dependencia de los políticos extranjeros, que la línea no es competitiva frente al transporte de mercancías y que las medidas correctoras de impacto ambiental suelen estar condicionadas por los ajustes presupuestarios. Resaltan que este tipo de líneas se ha desechado en otros países. Recuerdan que, de las tres opciones de trazado de la fase II, se ha elegido en la fase III la que produce mayor impacto ambiental y mayor afección sobre Martorell. Consideran insuficiente la información suministrada a los Ayuntamientos para un proyecto de esta envergadura. Proponen como alternativa estudiar la posibilidad de ampliar las líneas existentes, desdoblando líneas actuales y soterrando tramos existentes. Proponen usar tecnología pendular o tecnología Talgo, que reduciría los costes.

Grupo Municipal del PP del Ayuntamiento de Martorell y particulares de dicho término municipal rechazan el trazado y piden alejar la línea del núcleo urbano. Se crea una barrera con el falso túnel proyectado, se generan ruido y vibraciones y se afecta a la estética actual. El recorrido no coincide con la reserva del espacio ferroviario incluida en el Plan General de Ordenación de Martorell del año 1991. Consideran que la selección de alternativas se ha basado en criterios no ambientales ni técnicos.

**18283** *RESOLUCIÓN de 30 de julio de 1999, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «N-IV. Tramo: Variante entre la M-50 y la propia N-IV, en el entorno de Ocaña» (Madrid-Toledo), de la Dirección General de Carreteras.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental 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 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la realización de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 5 de julio de 1996, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la memoria-resumen de los estudios informativos de la M-50 oeste, M-50 este, variante de la N-V, variante de la N-IV y variante de la N-III, con objeto de iniciar el Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 19 de septiembre de 1996, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas y de un informe sobre el alcance del estudio de impacto ambiental.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, ya referidos al proyecto objeto de esta Declaración, al trámite de información pública mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado» y en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid», ambos de fecha 23 de junio de 1997.

El anexo II incluye los datos esenciales del estudio informativo y del estudio de impacto ambiental.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 5 de enero de 1998, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio infor-

mativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

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

Analizado el expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 30 de marzo de 1998, remitió a la Dirección General de Carreteras informe en el que se detallaban diferentes aspectos relativos a la actuación, las alternativas consideradas, el contenido del estudio de impacto ambiental y los espacios naturales protegidos afectados. El citado informe requería a la Dirección General de Carreteras la redacción de un nuevo estudio de impacto ambiental y el sometimiento del mismo a una nueva información pública. El informe detallaba las alternativas a considerar por el nuevo estudio y los aspectos a considerar en relación con los espacios naturales comprometidos con las distintas alternativas. Las alternativas requeridas por el informe al nuevo estudio de impacto ambiental se concentraban en el corredor de la actual N-IV y en el corredor Ciempozuelos-Titulcia-Villaconejos-Ocaña.

Ese requerimiento de redactar un nuevo estudio de impacto ambiental se fundamentaba en la necesidad de profundizar en la búsqueda, estudio y análisis de alternativas, razonablemente viables, que satisfagan la intención del promotor de conectar, mediante una autopista, la N-IV en Ocaña con la M-50, ya que todas las alternativas consideradas por el primer estudio de impacto ambiental afectaban a la ZEPA número 142, a la ZEPA número 119, y al LIC de los Yesares del Tajo. Este requerimiento ya había sido expuesto en el informe de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 19 de septiembre de 1996, por el que se dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas, y no fue considerado por el estudio de impacto ambiental.

La Dirección General de Carreteras, conforme a lo especificado en el informe de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, redactó un nuevo estudio informativo y un nuevo estudio de impacto ambiental, en los que se desarrollan nuevas alternativas que aprovechan en mayor medida el corredor de la actual CN-IV.

La Dirección General de Carreteras, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, sometió el nuevo estudio informativo y el nuevo estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de Información Pública mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado», en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid», ambos de fecha 18 de agosto de 1998, y en el «Diario Oficial de Castilla-La Mancha», de fecha 21 de agosto de 1998.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 26 de noviembre de 1998, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo IV incluye los datos esenciales del estudio informativo.

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

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

Posteriormente, dado que la alternativa propuesta por el estudio informativo afecta a la ZEPA número 119, la Dirección General de Carreteras redactó un documento justificativo del cumplimiento del artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitat naturales y de la fauna y flora silvestres. Dicho documento fue sometido a información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado», de fecha 19 de marzo de 1999.

El documento expuesto a información pública contiene un anejo en el que se presenta una comparación ambiental de diferentes trazados en el entorno de la ZEPA número 119 y de la reserva natural de El Regajal-Mar de Ontígola. Dicho anejo incluye la alternativa 7, la alternativa 7 modificada mediante un trazado adosado al oeste de la N-IV y una alternativa que discurre por el arroyo de las Salinas en el límite occidental de la reserva natural.

Un resumen de los contenidos del documento justificativo del cumplimiento de la Directiva 92/43/CEE se acompaña como anexo VII.

El anexo VIII contiene un resumen del resultado de la información pública de dicho documento.

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, 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, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «N-IV. Tramo: Variante entre la M-50 y la propia N-IV, en el entorno de Ocaña» (Madrid-Toledo).

### Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, se considera que, de todas las alternativas estudiadas por el promotor para desarrollar una autopista entre la M-50 y Ocaña, la menos desfavorable para el medio ambiente es la denominada alternativa 7 modificada en el entorno de la reserva natural de El Regajal-Mar de Ontígola, adoptando el trazado adosado al oeste de la N-IV.

Las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental también lo son para el eje entre la M-50 y la M-40, cuya conexión con la M-50 queda a expensas de la declaración de impacto ambiental que se formule sobre el estudio informativo del tramo M-50 este.

En consecuencia, y con independencia de las acciones legales que proceda desarrollar en relación con las prescripciones contenidas en el Decreto 68/1994, de la Consejería de Cooperación de la Comunidad de Madrid, por el que se declara reserva natural el espacio natural de El Regajal-Mar de Ontígola y se aprueba su Plan de Ordenación de Recursos, el proyecto de construcción que desarrolle la alternativa 7 modificada, así como su ejecución y explotación, deberán observar, para que el proyecto sea ambientalmente viable, las recomendaciones y medidas preventivas, correctoras y compensatorias contenidas en el estudio de impacto ambiental y en el documento justificativo del cumplimiento del artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitat naturales y de la fauna y flora silvestres, y deberán cumplir las siguientes condiciones:

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias en el entorno de la ZEPA número 119 de la reserva natural en el Regajal-Mar de Ontígola, del LIC 3110006 y del LIC de El Salobral.

La Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitat naturales y de la fauna y flora silvestres, establece en el punto 4 del artículo 6 que si, a pesar de las conclusiones negativas de la evaluación de las repercusiones sobre el lugar y a falta de soluciones alternativas, debiera realizarse un plan o proyecto por razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas razones de índole social o económica, el Estado miembro tomará cuantas medidas compensatorias sean necesarias para garantizar que la coherencia global de Natura 2000 quede protegida.

A estos efectos, el proyecto de construcción que se ejecute deberá incorporar, en capítulo independiente, todas las recomendaciones y medidas preventivas, correctoras y compensatorias a aplicar por el contratista y por la empresa adjudicataria de la concesión de explotación de la autopista, en caso de que ésta finalmente se explote en régimen de peaje.

Dicho capítulo deberá constar de memoria, pliego de condiciones técnicas, planos y presupuesto con nivel de detalle de proyecto de construcción.

Las citadas medidas deberán asegurar, al menos, los siguientes términos:

#### Medidas preventivas:

Cerramiento mediante jalonado de las zonas de obras, desde el cruce del río Tajo hasta el cruce del límite sur oriental del LIC de El Salobral (puntos kilométricos 30 + 500 a 40 + 000), de forma paralela al replanteo de las obras y antes de la entrada de maquinaria. En el tramo que discurre por el interior de la reserva natural el límite del cerramiento será estrictamente el de ocupación de la proyección de la estructura sobre el terreno o, en su caso, el de la plataforma con sus taludes.

No se utilizarán como accesos a las zonas de obras los caminos existentes en la reserva natural. El acceso a la zona de obras se realizará, en todo el grado que sea técnicamente posible, por la franja de ocupación de la proyección de la estructura. En el caso, justificado por inviabilidad técnica, de que esa franja fuese insuficiente para el correcto desarrollo de las obras, podrán autorizarse viales provisionales de obra en la franja comprendida entre la autopista y la actual N-IV.

Las labores previas de cerramiento de la zona de obras, de eliminación de vegetación y de desbroce no podrán realizarse entre el 1 de abril y el 1 de julio.

Toda la fase de construcción se limitará al período diurno. Si por alguna circunstancia excepcional, justificada por motivos de seguridad de las personas, fuese necesaria la utilización de iluminación puntual, ésta no será de vapores de mercurio, sino una iluminación de vapores de sodio o similar que dé una tonalidad amarilla.

No se ubicaran instalaciones auxiliares de obra ni parques de maquinaria en el interior de la ZEPA número 119, de la reserva natural, del LIC 3110006 y del LIC de El Salobral, ni a menos de 200 metros del cauce del río Tajo.

Sólo se autorizarán extracciones de préstamos en la ZEPA número 142, en la ZEPA número 119 y en el LIC 3110006, si éstos proceden de yacimientos en explotación autorizados, con planes de restauración apro-

bados. No se autorizarán préstamos en la reserva natural de El Regajal-Mar de Ontígola y en el LIC de El Salobral. No se autorizarán vertederos, instalaciones auxiliares de obra y parques de maquinaria en la ZEPA número 142, en la ZEPA número 119, en el LIC 3110006, en la reserva natural de El Regajal-Mar de Ontígola y en el LIC de El Salobral.

Proyecto de barreras de retención de sedimentos.

Riegos para control de emisiones de polvo.

Inclusión en el pliego de condiciones técnicas particulares de las medidas protectoras contra incendios recogidas en el apéndice 4 del documento justificativo del cumplimiento del artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE, relativo al diseño de medidas protectoras, correctoras y compensatorias.

Medidas correctoras:

Detalle de los volúmenes de tierra vegetal retirada, acopio y posterior reutilización en las labores de restauración. Los acopios deberán establecerse fuera de la ZEPA número 119, de la reserva natural, del LIC 3110006 y del LIC de El Salobral. Dentro de esos límites sólo podrán establecerse acopios de tierra vegetal en las parcelas 2, 3, 4 y 6, objeto de regeneración, a que se refieren las medidas compensatorias. Las características y mantenimiento de los acopios se ajustarán a lo establecido en el citado apéndice 4.

Proyecto de apantallamiento de la autopista en el margen derecho entre los puntos kilométricos 31 + 250 y 31 + 450 (paso del río Tajo) y en el margen izquierdo y margen derecho, entre los puntos kilométricos 35 + 500 y 38 + 150 (paso por la reserva natural).

Proyecto de restauración de la cubierta vegetal de las zonas de ocupación temporal. Dicho proyecto deberá responder a la propuesta de actuación recogida en el citado apéndice 4.

Proyecto del colector de aguas de drenaje longitudinal de la autopista a su paso por la ZEPA número 119 y por la reserva natural hasta las balsas de decantación y desengrasado.

Proyecto de balsas de decantación y desengrasado en ambos márgenes del río Tajo.

Medidas compensatorias:

Proyecto de eliminación de las especies exóticas introducidas en los taludes de la actual N-IV y restauración ambiental de dichos taludes de acuerdo con las especificaciones del citado apéndice 4.

Proyecto de corrección del drenaje de la N-IV de manera que se evite el vertido al arroyo Cantarranas y se reconduzcan las aguas de drenaje al colector de la autopista.

Compra o expropiación de las parcelas 2, 3, 4 y 6, y de la finca existente al norte de la reserva natural, entre la propia reserva, la vía del ferrocarril y el polígono industrial.

Proyecto de recuperación de hábitat naturales en el interior de la reserva natural. Este proyecto atenderá al menos a las siguientes superficies: Parcelas 2, 3, 4 y 6 (24 hectáreas aproximadamente), finca situada al norte de la reserva natural (65 hectáreas aproximadamente), desmontes existentes en zonas próximas a la antigua N-IV (hoy M-416), arroyo Cantarranas y arroyo de Las Salinas. Las especies empleadas en dicha restauración deberán corresponderse con las especificadas en los puntos 9.1.1, 9.1.2, 9.1.3 y 9.1.4 del apéndice 3 del documento justificativo del cumplimiento del artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE, relativo al impacto sobre la reserva natural de El Regajal-Mar de Ontígola por la construcción de la autopista R-4, efectos sobre la fauna invertebrada clase insecta, orden Lepidóptera, y propuestas de medidas preventivas, compensatorias y correctoras.

Dadas las peculiaridades del material vegetal preciso para abastecer las necesidades del citado proyecto de recuperación ambiental, el proyecto incorporará la relación de viveros de donde procederá dicho material vegetal. Además, el proyecto incorporará una memoria, redactada por los citados viveros, en la que se especifique su capacidad técnica para reproducir y ofertar el material necesario en tiempo y forma adecuados. Dicha memoria detallará todas las especies referidas en los puntos 9.1.1 (zonas calcáreas), 9.1.2 (zonas yesíferas) y 9.1.3 (zonas salobres), del apéndice 3. Especialmente, la memoria especificará la oferta disponible relativa a las plantas de interés especial que se relacionan en el punto 9.1.4. del citado apéndice 3, que se corresponden con plantas nutricias de determinadas especies de lepidópteros o especies endémicas de El Regajal.

Proyecto de restauración ambiental de las riberas del río Tajo en un tramo de 2.000 metros (1.000 metros a cada lado de la actual N-IV). Dicho proyecto se ajustará a la propuesta recogida en el apéndice 4 antes citado y se desarrollará en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Tajo.

Instalación de, al menos, 354 refugios para quirópteros en la zona de encinar existente al oeste de El Regajal y 80 refugios en los sotos del río Tajo en un tramo de 10 kilómetros.

Proyecto de apantallamiento de la N-IV en su margen este entre los puntos kilométricos 35 + 500 a 36 + 300 y 37 + 200 a 38 + 000.

## 2. Adecuación ambiental del trazado

El trazado de la alternativa propuesta, tal como viene definido en el estudio informativo sometido a información pública, deberá adaptarse en el trazado definido en el anteproyecto objeto de la concesión y en el definitivo del proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

Con objeto de disminuir el efecto barrera y la ocupación de suelo, el trazado entre el origen (enlace con la M-50) y la M-404 se acercará lo más posible, y discurrirá en paralelo, a la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, teniendo en cuenta las edificaciones existentes y los condicionantes técnicos de ambas infraestructuras.

Con objeto de disminuir el efecto barrera, la afeción acústica y la intrusión visual, entre los puntos kilométricos 22 + 000 y 25 + 500, aproximadamente, dado que el trazado discurre entre Seseña Viejo y Seseña Nuevo, se ajustará el perfil de la traza bajando la cota de la rasante de manera que la autopista discurra en trinchera y las reposiciones de caminos se efectúen sobre ésta, a nivel del terreno, ampliando las plataformas de dichas reposiciones, de manera que se minimice la fragmentación entre ambos núcleos. En la misma zona, entre los puntos kilométricos 22 + 800 y 23 + 500, se considerará la posibilidad de establecer falsos túneles.

El diseño del viaducto entre el punto kilométrico 35 + 180 y el punto kilométrico 37 + 000, en el entorno de El Regajal, considerará la ubicación de las pilas y estribos de manera que no se afecte al cauce del arroyo interceptado en el punto kilométrico 35 + 800.

El diseño del viaducto sobre el río Tajo, dada su longitud y visibilidad, y a pesar de que el mismo se desarrollará adosado al viaducto de la actual N-IV, deberá considerar la integración paisajística del mismo atendiendo a las peculiaridades del entorno en el cual se inserta.

Con objeto de disminuir la afeción sobre la vegetación y la fauna en las zonas con hábitat y especies de interés, y de acuerdo con lo previsto en el estudio informativo, no se dispondrán de vías de servicio entre el punto kilométrico 28 + 000 (comienzo de la bajada al valle del Tajo) y el punto kilométrico 41 + 000 (final del LIC de El Salobral).

En la zona definida en el punto anterior, la mediana será la mínima prevista en el borrador de instrucción de carreteras, Norma 3.1. IC, trazado, de diciembre de 1996. Sólo si se demostrase la necesidad de ampliación de calzada en algún tramo debido a incrementos de tráfico futuros, se considerará la ampliación de este mínimo en un carril suplementario por sentido.

El área de servicio incluida en el estudio informativo en el punto kilométrico 40 + 000, en el límite sur oriental del LIC de El Salobral, se desplazará en dirección a Ocaña hasta, al menos, el punto kilométrico 41 + 500.

Con objeto de disminuir la afeción sobre la geomorfología y el paisaje, el trazado definitivo en la subida a la mesa de Ocaña, entre los puntos kilométricos 40 + 000 y 43 + 000 aproximadamente, se proyectará de forma que se disminuyan los grandes terraplenes y desmontes previstos por el estudio informativo en esa zona.

## 3. Protección y conservación de los suelos

Además de lo especificado en la condición 1, antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con el objeto de minimizar la ocupación de suelo. La zona acotada se limitará, siempre que sea posible, a la franja de ocupación de la explanación de la vía. Las zonas de instalaciones auxiliares y de caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

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 deberá definirse en el Pliego de Condiciones Técnicas Particulares del proyecto de construcción, de forma que se garantice el mantenimiento de sus propiedades para su posterior reutilización. En el proyecto de construcción se definirán las zonas de taludes que se restaurarán con tierra vegetal.

### Protección del sistema hidrológico

Además de lo especificado en la condición 1, las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos.

Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre ríos, arroyos y barrancos. El agua que salga de las

mismas podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos, si no sobrepasa el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos. Dichos controles se extremarán en las aguas vertientes al LIC de El Salobral.

En ningún caso los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

Las dos áreas de servicio incluidas en el estudio informativo en los puntos kilométricos 22 + 000 y 40 + 000 (modificada según la condición 2 hasta el punto kilométrico 41 + 500) dispondrán de sistemas de depuración de efluentes, de acuerdo con la correspondiente autorización de vertido emitida por la Confederación Hidrográfica del Tajo. Dado que la segunda área de servicio se encuentra en la cuenca receptora del LIC de El Salobral, y considerando los valores asociados al mismo, los sistemas de seguridad y depuración en esa área asegurarán la no alteración de las condiciones ambientales del citado espacio.

Con objeto de evitar la entrada directa en el LIC de El Salobral de las aguas drenantes de la autopista o de vertidos contaminantes procedentes de posibles accidentes que puedan originarse durante la explotación de la misma, el proyecto de construcción incorporará las medidas de prevención y control que permitan derivar las citadas aguas drenantes y posibles vertidos a balsas de decantación y desengrasado, antes de su entrada en el citado espacio.

### Permeabilidad territorial y protección de la fauna

El proyecto de construcción incorporará la reposición de las vías pecuarias de la Colada de Fuenlabrada, Cañada Real Galiana, Vereda de Fuente Vieja, Cordel de las Merinas o Palomero, Colada de la Carrasquilla, Colada de Illescas, Vereda Larga de la Laguna, Cordel de Puchereros y Colada de Toledo, de forma que se garantice el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquel.

El proyecto de construcción incorporará la adecuación de las obras de drenaje como pasos para anfibios, reptiles y micromamíferos. El proyecto incluirá un estudio específico que determine, en base a la propuesta presentada por el estudio de impacto ambiental, la ubicación, dimensiones y características de los referidos pasos, de forma que se garantice la duplicidad funcional.

### Protección del patrimonio cultural

El proyecto de construcción incluirá la delimitación durante el período de obras de la zona arqueológica declarada como bien de interés cultural de las terrazas del Tajo, afectada directamente por el proyecto. En el caso de que la ejecución del proyecto comprometa la integridad del citado yacimiento, se proyectarán las actuaciones relativas a la excavación y levantamiento del mismo. Dichas actuaciones se proyectarán y ejecutarán en coordinación con la Consejería de Educación y Cultura de la Comunidad de Madrid.

En coordinación con la citada Consejería y con la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación de la autopista y de las superficies destinadas a acoger préstamos, posibles vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a obra. La prospección se intensificará en la zona arqueológica de las terrazas del Tajo y en el área de probabilidad de la mesa de Ocaña. En su caso, la Memoria final de dicha prospección deberá proponer actuaciones concretas dirigidas a la adecuada protección del patrimonio arqueológico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción.

Además, 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.

### Contaminación acústica

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación, especialmente en el barrio de Polvorines, barrio de San Francisco de Asís y camino de la Magdalena, afectados por el eje de penetración entre la M-40 y la M-50, y en las siguientes zonas próximas a la autopista: Cruce con la M-408; Los Pocillos; cruce con la M-404, zona entre Seseña Viejo y Seseña Nuevo, y cruce con la M-416. El citado estudio determinará la necesidad de desarrollar las medidas de protección acústica propuestas

por el estudio de impacto ambiental y, en su caso, las características de dichas medidas.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la autopista serán los siguientes, medidos a 2 metros de las fachadas, y para cualquier altura, de las edificaciones:

**Zonas residenciales:**

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 65 decibelios (A).

Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 55 decibelios (A).

**Zona industrial, comercial o empresarial:**

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 75 decibelios (A).

Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 75 decibelios (A).

**Hospitales:**

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 55 decibelios (A).

Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 45 decibelios (A).

**Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:**

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 55 decibelios (A).

Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 55 decibelios (A).

**Zonas de interés faunístico:**

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 60 decibelios (A).

Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 50 decibelios (A).

Se entenderá como zona de interés faunístico la zona comprendida entre el punto kilométrico 30,500 y el punto kilométrico 38,150.

En el caso de adoptarse medidas de protección acústica, éstas deberán estar detalladas y valoradas, especificando en cada caso la disminución de inmisión acústica prevista. Las medidas de protección acústica quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

El programa de vigilancia ambiental incorporará la campaña de mediciones propuesta por el estudio de impacto ambiental, tanto en la periodicidad de las mediciones como en los puntos de muestreo.

En la zona de interés faunístico se desarrollará la campaña de mediciones de manera que permita diseñar un mapa de isófonas, a ambos márgenes de la autopista, que permita decidir sobre la necesidad de implementar medidas correctoras adicionales.

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

**Localización de canteras, préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares**

El proyecto de construcción incorporará una cartografía a una escala de detalle no menor de 1:10.000 de las zonas de exclusión de extracción de préstamos, de localización de posibles vertederos e instalaciones auxiliares, conforme a lo establecido en la condición 1, incluyéndose como zona de exclusión las cuestras yesíferas de Seseña.

El emplazamiento final de los préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares de obra se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. Dichos emplazamientos deberán figurar en el proyecto de construcción.

Las canteras utilizables para la ejecución del proyecto deberán estar legalizadas y con planes de restauración aprobados.

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

El proyecto de construcción incluirá un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, de acuerdo con lo propuesto en el estudio de impacto ambiental, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El citado proyecto considerará como zonas sensibles objeto de tratamiento especial las siguientes áreas: Préstamos, vertederos, parque de maquinaria, plantas de asfaltado y hormigonado, viario de acceso a la obra, desmontes y terraplenes, entorno de Seseña Viejo y Seseña Nuevo, entorno del cerro de Batallones, cuestras yesíferas de Seseña y subida a la mesa de Ocaña.

Además, se tendrán en cuenta las siguientes medidas:

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de

desmante y terraplén será preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental, solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza. Una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo los que tengan una utilidad permanente que, a estos efectos, tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía; asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

**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 preventivas, correctoras y compensatorias 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 Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La empresa concesionaria de la construcción y explotación del proyecto, 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 preventivas, 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 de las obras y final, 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:

Plan de seguimiento ambiental para la fase de obras presentado por la asistencia técnica a la dirección de obra.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra.

b) Comunicación del acta de comprobación del replanteo.

c) Informes periódicos trimestrales durante toda la fase de obras.

d) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre las medidas preventivas, correctoras y compensatorias en el entorno de la ZEPA número 119, de la reserva natural de El Regal-Mar de Ontígola, del LIC 3110006 y del LIC de El Salobral, a que se refiere la condición 1.

Informe sobre medidas relativas a la protección y conservación de suelos, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre medidas de protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las actuaciones relativas a reposición de vías pecuarias, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre las actuaciones relativas a la adecuación de las obras de drenaje como pasos de fauna, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio cultural, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre las actuaciones de protección acústica, a que se refiere la condición 7.

Emplazamiento de las zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, a que se refiere la condición 8.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 9.

Plan de seguimiento ambiental para la fase de explotación.

e) Semestralmente y durante tres años a partir de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre el estado y efectividad de las medidas correctoras y compensatorias, a que se refiere la condición 1.

Informe sobre el estado y efectividad de las medidas de protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre el estado y efectividad de los drenajes adecuados como pasos de fauna, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre niveles sonoros y, en su caso, proyecto de medidas correctoras adicionales, a que se refiere la condición 7.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 9.

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.

La Dirección General de Carreteras, como órgano de la Administración responsable del seguimiento y vigilancia del cumplimiento de lo establecido en la presente declaración, conforme a lo establecido en el punto 2 del artículo 25 del Real Decreto 1131/1988, al objeto de que los órganos de medio ambiente tengan conocimiento exacto de la evolución ambiental del proyecto y de la aplicación de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, creará una Comisión de Seguimiento en la que estarán representadas las siguientes partes:

Ministerio de Medio Ambiente.

Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid.

Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional de la Comunidad de Madrid.

Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Dirección de obra.

Dirección ambiental de obra.

Contratista adjudicatario del proyecto.

El citado grupo de trabajo deberá ser convocado por la Dirección General de Carreteras, al menos en los siguientes momentos:

Dos meses antes del inicio de las obras.

Semestralmente durante la fase de obras.

Un mes antes del acta de recepción de la obra.

Anualmente durante los tres primeros años de la fase de explotación.

#### Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del anteproyecto objeto de la concesión, un escrito certificando la incorporación a dicho anteproyecto de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Los documentos y prescripciones referidos son los siguientes:

Medidas preventivas a que se refiere la condición 1:

Proyecto de cerramiento de la zona de obras.

Camino de acceso a las obras.

Plan de obra con detalle de las labores previas de cerramiento de la zona de obras, eliminación de la vegetación y desbroce.

Plan de obra y pliego de condiciones técnicas particulares con detalle de las limitaciones en cuanto a período de actividad de obra e iluminación.

En caso de explotarse préstamos en la ZEPA número 142, en la ZEPA número 119 o en el LIC 3110006, certificado del órgano correspondiente de la Comunidad de Madrid relativo a autorización de la explotación y plan de restauración.

Proyecto de barreras de retención de sedimentos.

Pliego de condiciones técnicas particulares con detalle del régimen de riegos para el control de emisiones de polvo.

Pliego de condiciones técnicas particulares con detalle de las medidas protectoras contra incendios.

Medidas correctoras a que se refiere la condición 1:

Proyecto de retirada de tierra vegetal, acopio y posterior reutilización.

Proyecto de apantallamiento de la autopista.

Proyecto de restauración de la cubierta vegetal de las zonas de ocupación temporal.

Proyecto de colector de aguas de drenaje longitudinal.

Proyecto de balsas de decantación y desengrasado en ambos márgenes del río Tajo.

Medidas compensatorias a que se refiere la condición 1:

Proyecto de restauración de taludes de la N-IV.

Proyecto de corrección del drenaje de la N-IV.

Documentos acreditativos de la inclusión en la relación de terrenos a expropiar o comprar de las parcelas 2, 3, 4 y 6 y de la finca situada al norte de la reserva natural. Respecto a la citada finca, dado que se encuentra fuera de la reserva natural, y que se propone su inclusión en la reserva, se incorporará informe relativo al proceso de dicha inclusión con informe del órgano competente de la Comunidad de Madrid.

Proyecto de restauración de hábitat naturales en el interior de la reserva natural y en la finca situada al norte de la reserva, aprobado por la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional de la Comunidad de Madrid.

Relación de viveros de donde procederá el material vegetal, con Memoria de cada uno de ellos.

Proyecto de restauración ambiental de las riberas del río Tajo, aprobado por la Confederación Hidrográfica del Tajo.

Proyecto de instalación de refugios para quirópteros.

Proyecto de apantallamiento de la N-IV.

Adecuación ambiental del trazado, a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos, a que se refiere la condición 3.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 4.

Proyecto de reposición de las vías pecuarias, a que se refiere la condición 5.

Estudio y proyecto de adecuación de drenajes como pasos de fauna, a que se refiere la condición 5.

Memoria final de la prospección arqueológica, programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, a que se refiere la condición 6.

Estudio acústico y medidas de protección adoptadas, a que se refiere la condición 7.

Cartografía de zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, posibles vertederos e instalaciones auxiliares, y estudio específico sobre emplazamientos, a que se refiere la condición 8.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 9.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 10.

#### Financiación de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones figurarán con Memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuesto en el proyecto. 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.

Madrid, 30 de julio de 1999.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

## ANEXO I

## Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente .....	X
Dirección General de Minas y de la Construcción. Ministerio de Industria y Energía .....	—
CEDEX. Ministerio de Fomento .....	—
Confederación Hidrográfica del Tajo. Ministerio de Medio Ambiente .....	X
Área de Contaminación Atmosférica. Centro Nacional de Sanidad Ambiental. Ministerio de Sanidad y Consumo .....	—
Instituto Tecnológico Geominero de España. Ministerio de Medio Ambiente .....	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Madrid .....	X
Dirección de Relaciones Institucionales de la Asamblea de Madrid .....	—
Presidencia de la Comunidad de Madrid .....	—
Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional de la Comunidad de Madrid .....	X
Consejería de Política Territorial de la Comunidad de Madrid. Consejería de Economía de la Comunidad de Madrid .....	—
Consejería de Educación y Cultura de la Comunidad de Madrid. Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid .....	X
Ayuntamiento de Madrid .....	X
Ayuntamiento de San Martín de la Vega .....	—
Ayuntamiento de Chinchón .....	—
Ayuntamiento de Getafe .....	X
Ayuntamiento de Pinto .....	X
Ayuntamiento de Valdemoro .....	—
Ayuntamiento de Ciempozuelos .....	—
Ayuntamiento de Villacañeros .....	—
Ayuntamiento de Titulcia .....	—
Ayuntamiento de Aranjuez .....	X
Ayuntamiento de Colmenar de Oreja .....	X
Ayuntamiento de Ocaña .....	—
Ayuntamiento de Noblejas .....	—
Ayuntamiento de Seseña .....	—
Ayuntamiento de Oreja .....	—
Ayuntamiento de Ontígola .....	—
Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) .....	—
Consejo Económico y Social .....	—
Sociedad Española para Defensa del Patrimonio Geológico y Minero. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Minas ..	—
Cátedra de Ingeniería Ambiental. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos .....	—
Cátedra de Planeamiento Urbanístico. Escuela Técnica Superior de Arquitectura .....	—
Centro de Investigación de Espacios Naturales Protegidos «Fernando González Bernáldez» .....	X
Instituto de Acústica. CSIC .....	—
Cátedra de Ecología. Facultad de Ciencias Biológicas. Universidad Autónoma de Madrid .....	—
Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Montes. Universidad Politécnica de Madrid .....	—
Real Jardín Botánico de Madrid .....	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental ....	—
Coordinadora Madrileña de Defensa de la Naturaleza (COMADEN) .....	X
Fondo del Patrimonio Natural Europeo .....	—
La Casa Verde .....	—
Fondo Mundial para la Naturaleza (ADENA) .....	—
Coordinadora de Organizaciones de Defensa Ambiental (CODA) .....	—
Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza (AEDENAT) .....	—
Federación de Amigos de la Tierra (FAT) .....	—
Consejo Ibérico para la Defensa de la Naturaleza .....	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO) .....	X
Asociación Ecologista «El Soto» .....	X

La Dirección General de Carreteras, con fecha 13 de noviembre de 1996, remitió la Memoria-resumen, a efectos de consultas ambientales, a las Consejerías de Agricultura y Medio Ambiente, y de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

El contenido ambiental relevante de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente indica que todas las alternativas propuestas cruzan la ZEPA y parque regional de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama; además, en el cruce del río Tajo se afecta a la ZEPA de los carrizales y sotos de Aranjuez. En relación con la Directiva 92/43 CEE, relativa a la conservación de los hábitat naturales y de la fauna y flora silvestres, el trazado de las alternativas propuestas atraviesa 18 elementos gráficos, además de interferir su zona de influencia con otros elementos gráficos. Los referidos elementos gráficos engloban nueve tipos de hábitat genéricos, de los que tres son prioritarios, encontrándose 10 formaciones diferentes. Los tres hábitat prioritarios son: Estepas salinas, estepas yesosas y zonas subestepicas de gramíneas y anuales. El resto de hábitat, aun no siendo prioritarios, están recogidos en el anexo I de la Directiva y son: Formaciones de pastizales salinos mediterráneos, matorrales halonitrófilos, vegetaciones anuales pioneras de salicornia, retamares, matorrales de genistas y formaciones boscosas de «Quercus ilex».

Señala que esos espacios naturales protegidos constituyen hábitat para una gran diversidad de especies, ocho de las cuales están clasificadas «en peligro». Hay además una gran cantidad de especies vulnerables y es larga la lista de especies incluidas en diferentes catálogos de protección en Convenios Internacionales y/o Directivas comunitarias.

El informe contiene un anexo en el que se detallan los valores ambientales presentes en cada espacio protegido.

La Dirección General de Educación y Prevención Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional de la Comunidad de Madrid indica que, si bien el fundamento teórico de la metodología utilizada parece correcto, presenta deficiencias en su aplicación en lo relativo a la delimitación en el plano de síntesis global de zonas con diferentes niveles de restricción. Aconseja la reconsideración del planteamiento del proyecto, tanto en su concepción como en sus dimensiones, considerando la banda de ocupación prevista, que es de 160 metros. Relaciona el patrimonio natural comprometido con el proyecto, destacando los espacios naturales protegidos presentes y detallando sus características.

Indica que las opciones propuestas afectan a zonas B del parque regional en torno a los cursos bajos de los ríos Jarama y Manzanares, y a la ZEPA de los carrizales y sotos de Aranjuez. Expone que las opciones de variante de Valdemoro, desechadas en esta fase, no afectan al parque regional ni a la ZEPA y que, además, se considera imprescindible el estudio de la opción O, debiendo mantenerse ésta en la mayor longitud posible antes de plantear la construcción de variantes.

Concluye exponiendo que la afección que se derivaría de la construcción del proyecto sería ambientalmente inaceptable, integrando en esta afección la generada por la M-50 este y la variante de la N-III. Solicita el replanteamiento de la opción O y de las variantes de Valdemoro.

La Dirección General de Agricultura y Alimentación de la Consejería de Economía de la Comunidad de Madrid advierte sobre la interferencia del proyecto en espacios naturales de importancia ecológica, zonas de encinas y bosques de ribera del río Jarama, parques regionales, zonas de especial protección para las aves y vías pecuarias. Sugiere la elaboración de un inventario de la vegetación natural y de los aprovechamientos actuales aplicando criterios de productividad, la evaluación del efecto barrera para el tránsito ganadero y cinegético, el estudio de los posibles acuíferos afectados, la implantación de medidas de recuperación ambiental de taludes, la consideración del acceso a fincas colindantes y la consideración durante las obras del daño ocasionado en suelos productivos y la interrupción de las labores agrícolas. Indica que debe cumplirse la Ley 3/1995 sobre vías pecuarias, y la normativa de disciplina urbanística.

La Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid indica que los trazados seleccionados afectan al Parque Regional del Sureste en gran parte de su recorrido. Señala que la Memoria-resumen rechaza un trazado que discurre por el exterior del límite oeste del parque y que lo afecta en menor medida. Considera que la prolongación de esa alternativa hacia el este en dirección a Villacañeros tendría que atravesar parte del parque, pero en un recorrido mínimo, considerada la alternativa en su conjunto.

Presenta como bases jurídicas la Ley 4/1989 sobre conservación de los espacios naturales y de la flora y fauna silvestres, las declaraciones de ZEPA de los cortados y cantiles de los ríos Jarama y Manzanares, de 11 de octubre de 1993, y de las estepas cerealistas de los ríos Jarama

y Henares, de 26 de mayo de 1992. La primera de estas ZEPAs coincide con el parque regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama, aprobado por la Ley 6/1994, de 28 de junio.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Comunidad de Madrid considera que en la Memoria-resumen los condicionantes culturales están suficientemente contemplados y ofrece su colaboración para fases posteriores del estudio.

La Confederación Hidrográfica del Tajo señala que los pasos que se diseñen para cruzar los ríos deben presentar la capacidad de desagüe necesaria para evacuar las avenidas y que deberán de situarse en lugares donde el deterioro de la vegetación sea menor.

El Instituto Tecnológico Geominero de España indica que el acondicionamiento de la actual N-IV sería la opción más aceptable; el resto de las opciones posibles presenta un gran impacto ambiental; por lo tanto, sugiere una investigación más profunda que permita la compatibilidad entre el nuevo vial y el medio ambiente.

El Área de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Madrid señala como aspectos a concretar en el estudio de impacto ambiental los siguientes: Estudio individualizado desde el punto de vista medioambiental de cada una de las alternativas técnicamente viables; determinación de las emisiones atmosféricas; aumento previsto de niveles de inmisión y su impacto sobre flora, fauna y núcleos residenciales; estudio acústico considerando no transmitir niveles sonoros continuos equivalentes (veinticuatro horas) superiores a 65 decibelios (A) a las fachadas de las viviendas ni transmitir niveles sonoros continuos equivalentes (veinticuatro horas) superiores en 10 decibelios (A) a los existentes en la actualidad en zonas residenciales; afección a la vegetación existente; recuperación ambiental de la obra; no afección a cauces de agua superficiales o a sus márgenes; recogida de sustancias tóxicas y peligrosas durante la construcción; existencia de infraestructuras de saneamiento municipales; localización de vertederos, escombreras e instalaciones auxiliares, y, finalmente, programa de vigilancia ambiental.

El Ayuntamiento de Pinto considera que no debe descartarse la opción O consistente en acondicionar la N-IV, ya que su impacto sería nulo. Da su conformidad al descarte de las opciones Valdemoro Este y Valdemoro Oeste. Expone que una infraestructura directa Ocaña-Madrid generará impactos en gran parte irreversibles y críticos, por dividir y afectar al Parque Regional del Sureste en un área de fuerte vulnerabilidad.

El Ayuntamiento de Colmenar de Oreja señala que la opción LNTR de la Memoria-resumen afecta a una zona declarada como bien de interés cultural, con categoría de zona arqueológica, comprendida entre el río Tajo y las terrazas del río Tajo en el término municipal de Colmenar de Oreja.

El Ayuntamiento de Getafe indica que las alternativas occidentales en su parte norte afectan a núcleos urbanos de la pedanía de Perales del Río, y que todas, en esa parte norte, afectan a espacios protegidos según la Ley 6/1994. Señala como factores y elementos del medio de especial interés, los márgenes del río Manzanares con su avifauna asociada; los tramos finales del arroyo Culebro con su avifauna asociada; el entorno de La Marañosá; el asentamiento de cernícalos primilla de Perales del Río; la colonia de cigüeña blanca de El Verdegueral; la colonia de milanos coincidente con la opción C; los biotopos existentes entre el río Manzanares y la CC-3010; la avifauna asociada a formaciones de jabunal, ontinar, retamar y bosque de coníferas de La Marañosá; la fauna asociada a lagunas, cultivos de regadío y secano; el acuífero existente al este del municipio; la actividad agropecuaria en la pedanía de Perales del Río; los restos arqueológicos de Los Cerezos; necrópolis visigoda El Jardínillo, y hallazgos en las terrazas del Manzanares.

Además, propone la valoración del impacto sobre la avifauna atendiendo a los hábitat que las especies protegidas utilizan como espacios de recuperación, alimentación, cría, invernada, reposo o paso; la implantación de medidas de prevención y control dirigidas a evitar la contaminación del sistema hidrológico y la consideración del impacto acústico en Perales del Río.

El Ayuntamiento de Aranjuez indica que la opción PM, que atraviesa el río Jarama por su término municipal, lo hace por suelo no urbanizable especialmente protegido. Solicita que se estudie el paso del río Jarama por zonas C (áreas degradadas) y no por zonas A (reserva integral) o B (reserva natural).

El Soto-Asociación Ecologista del Jarama en Mejorada del Campo manifiesta su oposición a cualquier tipo de crecimiento viario por fomentar políticas de estímulo al uso intensivo del transporte privado. Expone que el Parque Regional del Sureste tiene una vocación de pulmón verde y que representa una orientación hacia modelos de desarrollo diferentes, compatibles con la conservación del entorno. Señala que en la zonificación del Parque Regional del Sureste según la Ley 6/1994, y su Plan de Orde-

nación de Recursos Naturales (en tramitación), aparecen áreas de alto valor estratégico cuya integridad debe garantizarse; estas áreas son: Riberas de los ríos Jarama, Henares y Manzanares; cantiles y cortados yesíferos, Laguna de El Porcal Norte, Las Arriadas y sotos asociados; masas forestales del entorno de La Marañosá, encinares y coscojales de las vertientes calizas; carrascal de Arganda; áreas cerealistas con poblaciones de avutardas; El Sotillo de Velilla de San Antonio, Górzez de Arriba en San Martín de la Vega y Laguna El Campillo en Rivas Vaciamadrid. Indica que otras zonas denominadas zonas E acogen áreas recreativas.

Considera conflictivos ambientalmente los trazados considerados. Indica que debería descartarse especialmente los corredores BFHGKDEF, por atravesar grandes zonas del parque, entre ellas las llanuras de Pinto (zona de asentamiento de avutardas), el humedal de Las Arriadas (zona A en la Ley 6/1994), el entorno de Titulcia (zona B) y los cerros de Vallequillas y Pingarrón (zonas B). Concluye señalando como alternativa a la N-IV un trazado paralelo al actual por el este, que parta del nudo supersur y finalice en la variante de Aranjuez, evitando afectar al Parque de las Bolitas del Airón.

La Coordinadora Madrileña de Defensa de la Naturaleza (COMADEN) considera necesario estudiar las poblaciones de «Microneum coralloides» para, mediante su cartografía, crear bandas de protección y proteger los albardineros y las estepas salinas. Indica la presencia al norte de San Martín de la Vega de enclaves con vegetación gipsófila, por lo que considera de aplicación la Directiva 92/43. Recomienda el estudio pormenorizado del área de los Górzez, la finca del Butarrón, los cantiles de yesos del Jarama y las áreas de protección de avutardas. En el ámbito del cruce del Tajo recomienda el estudio de su incidencia social y ambiental, destacando la presencia de aguilucho lagunero y zonas de vegetación gipsícola. Respecto a la opción más oriental de cruce del Tajuña, considera necesario definir las zonas de vegetación gipsófila y proteger la laguna de San Galindo con, al menos, bandas de 1.000 metros.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO) considera que la cartografía aportada por la Memoria-resumen como mapa de protección ambiental es incorrecta, al no coincidir los límites de las áreas protegidas con los que figuran en la Ley 6/1994 o en la ZEPA número 142 «Cortados y cantiles de los ríos Jarama y Henares». Expone que la mayoría de los trazados afectan directamente al parque regional de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama, a la ZEPA número 142 «Cortados y cantiles de los ríos Jarama y Henares» y al Área de Importancia Internacional para las Aves número 65, Cortados del Jarama. Destaca el valor natural, paleontológico y arqueológico de la zona e indica que en el enclave se reproduce la cigüeña blanca, el milano negro, la cigüeñuela, el cernícalo primilla y el halcón peregrino.

Relaciona los efectos directos, secundarios y asociados generados por el proyecto sobre la avifauna. Considera inaceptable, desde el punto de vista ambiental, el grupo de propuestas que pasan por el parque regional y aceptables las opciones de variante este y oeste de Valdemoro, así como la opción O.

El Centro de Investigación de Espacios Naturales Protegidos «Fernando González Bernáldez» indica que las alternativas descartadas y los motivos aludidos para ello son correctos conforme a la información disponible en ese centro. Expone que la opción definitiva debe considerar la lista de lugares de interés comunitario que podrían ser designados como zonas especiales de conservación (ZEC), cuyo trabajo está en fase avanzada de elaboración por ese centro.

## ANEXO II

### Resumen del primer estudio informativo y del estudio de impacto ambiental

El estudio informativo y el estudio de impacto ambiental consideran cinco posibles alternativas de trazado, denominadas 1, 2, 3, 3.1 y 4, con inicio en un punto común de la futura M-50 y final en la N-IV, inmediatamente al sur de Ocaña. Además, incluyen un eje de penetración entre ese punto común de la M-50 y la M-40. Las cinco alternativas planteadas se desarrollan al este de la N-IV, afectando todas al parque regional de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama, cuyos límites coinciden en buena parte con la zona de especial protección para las aves (ZEPA) número 142. Las dos opciones más orientales, alternativas 1 y 2, plantean la entrada en el parque regional aprovechando el corredor de la M-301, atravesando los pinares de La Marañosá, en el caso de la alternativa 1, o bordeando dichos pinares por el oeste y el sur, en el caso de la alternativa 2, para antes de San Martín de la Vega tomar dirección este, cruzar el río Jarama al sur del núcleo de Vallequillas y aproximarse a la localidad de Chinchón. Las opciones más occidentales, alternativas 3, 3.1, y 4, tran-

sitan al oeste de los pinares de La Maraños, salen del parque y vuelven a entrar en él al norte de la localidad de Ciempozuelos para cruzar el río Jarama en tres diferentes puntos, según alternativas, aguas abajo del punto de cruce de la M-404. Todas las alternativas se unen al sur de la localidad de Villaconejos para cruzar el río Tajo por el mismo punto y encarar la subida a la mesa de Ocaña a través del arroyo de Valdecelada, en el término municipal de Noblejas. Ese punto de cruce común se produce en una zona calificada como ZEPA número 119 de los Carrizales y Sotos de Aranjuez.

El estudio informativo y el estudio de impacto ambiental recomiendan el desarrollo de la alternativa 3.1. Dicha alternativa atraviesa el parque regional de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama, (también llamado Parque Regional del Sureste), y la ZEPA número 142 de los cortados y cantiles de los ríos Jarama y Manzanares, en dos zonas: Una, entre la depuradora sur y el embalse de Górzez, y otra, entre Ciempozuelos y Titulcia. Además, esta alternativa cruza la ZEPA número 119 de los Carrizales y Sotos de Aranjuez.

### ANEXO III

#### Información pública del primer estudio informativo y estudio de impacto ambiental

Durante la fase de información pública se han presentado 117 alegaciones.

#### *Resumen del contenido ambiental más significativo de las alegaciones*

La Dirección General de Educación y Prevención Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional de la Comunidad de Madrid presenta consideraciones relativas al planteamiento de las actuaciones previstas de un modo aislado y no considerando todas las actuaciones en el contexto general de planeamiento. Respecto al proyecto específico de la radial 4, expone que la alternativa elegida por el estudio de impacto ambiental no estaba recogida en la Memoria-resumen. Indica que la evaluación ambiental de las alternativas se limita a una ordenación relativa de dichas soluciones por su incidencia ambiental, pero no cuantifica la magnitud, en términos absolutos, de los impactos ocasionados por las mismas. En relación con el análisis ambiental presentado por el estudio de impacto ambiental, expone que las consideraciones indicadas en su respuesta a la consulta efectuada sobre la Memoria-resumen no han sido tenidas en cuenta en la elaboración del estudio.

Destaca la escasa participación del órgano de medio ambiente de la Comunidad de Madrid en la fase de redacción del estudio, el escaso peso concedido por el estudio a la variable ambiental en las valoraciones realizadas y la no consideración del impacto global de todas las actuaciones proyectadas. A este último respecto indica que el impacto ambiental puede llegar a ser crítico, al afectar directamente o comprometer la viabilidad futura de ecosistemas ambientalmente valiosos.

Incide en la importancia de reconsiderar el estudio de otro conjunto de soluciones distintas a las consideradas para la ejecución del eje del sureste, al incidir todas en el parque regional en torno a los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama, y las ZEPAs de los cortados y cantiles de los ríos Manzanares y Jarama, y de los carrizales y sotos del Aranjuez. Además, indica que la solución adoptada atraviesa diversas zonas declaradas como bien de interés cultural, zonas de alto potencial arqueológico y diversas vías pecuarias.

La alegación concreta las afecciones más significativas por tramos:

#### Tramo entre la M-40 y Villaconejos:

Destaca la afección sobre el parque regional y su ZEPA asociada, en zonas calificadas como zona B (reserva natural). En la zona de cruce con el río Manzanares, donde la radial 4 coincide con la M-50, existe la colonia de cernícalo primilla de Perales del Río, especie catalogada en peligro de extinción. Además, en esa zona también existe importante presencia de cigüeña blanca, contando además la ZEPA con halcón común y milano negro. Indica que la solución de paso del río con terraplenes de 400 metros de longitud y 15 metros de altura en la vega del río Manzanares incidirán en la calidad paisajística, los movimientos de fauna y los suelos productivos.

Respecto al paso del río Jarama, destaca el valor faunístico y paisajístico de la zona afectada, destacando el escarpe fluvial situado al norte de Titulcia y, más al norte, la laguna de Ciempozuelos, incluida en el Catálogo de Embalses y Humedales. Los impactos indicados en el paso del río Manzanares se repiten aquí al presentar un viaducto de 600 metros de longitud

flanqueado con terraplenes de 500 metros y 250 metros de longitud y 7 metros de altura.

Otras zonas de gran interés ecológico, dentro y fuera del parque, afectadas por la solución propuesta son: Las cuestas del páramo meridional del Tajuña; los campos cerealistas de Getafe, Pinto y San Martín de la Vega; las zonas de dispersión de avutarda dentro del parque y en la zona de Villaconejos; el enclave de Górzez de Arriba y el área de los pinares de La Maraños, ambos espacios del máximo interés ecológico.

Indica que las alternativas planteadas al este de San Martín de la Vega (soluciones 1 y 2) no implican ambientalmente ninguna ventaja respecto a la propuesta.

#### Tramo entre Villaconejos y Ocaña:

En el cruce del río Tajo se afecta a la ZEPA de los carrizales y sotos de Aranjuez, sin plantear ninguna alternativa. La ZEPA es del máximo interés, por ser zona de paso de avifauna y zona de cría de halcón común. La solución de paso propuesta presenta los mismos impactos indicados para los otros pasos de ríos, al contener terraplenes de 4 metros de altura y elevada longitud en relación a la anchura de la vega atravesada. Una vez cruzado el río Tajo, la solución propuesta presenta grandes movimientos de tierra con desmontes de hasta 20 metros de altura.

La alegación concluye proponiendo aprovechar en la mayor medida posible los pasillos creados para el resto de las grandes infraestructuras de transporte, indicando que la ejecución del eje sureste resulta difícilmente compatible con la adecuada protección de los singulares valores asociados a los espacios protegidos, resumiendo como principales afecciones el cruce de los ríos Manzanares, Jarama y Tajo y otras zonas de interés.

Entiende que el estudio de impacto ambiental sometido a información pública no puede entenderse completo.

La Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid indica que el estudio informativo considera la alternativa propuesta por la Comunidad de Madrid, pero la desestima en base a la carga de tráfico que puede producir en el tramo en común con la M-50, sin presentar un ejercicio de simulación que lo demuestre.

Expone que esa alternativa puede realizarse sin necesidad de invadir el Parque Regional del Sureste por unas zonas que, por su carácter cerealista, son lugares de nidificación de avutarda. Considera más apropiado el cruce del Jarama entre Ciempozuelos y Titulcia, próximo a la carretera actual, en lugar de más al sur, como propone el estudio.

La alegación recoge parte de los contenidos presentados en la alegación de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional, dando su conformidad a los mismos. Advierte que la Comunidad de Castilla-La Mancha ha expresado su prioridad por un trazado que desde el Tajo se dirija al pueblo de Noblejas y a la N-IV, con el que se muestra de acuerdo la Comunidad de Madrid.

Reitera el acceso desde Andalucía y Toledo, confluyendo en Pinto-Arroyo del Culebro, entrando en Madrid por la continuidad de Entrevías y expone que el desdoblamiento de las radiales no es un concepto sostenible, habiéndolo así interpretado el Ayuntamiento de Madrid, coincidiendo con los criterios de la Comunidad Autónoma, reflejados en el Plan General de Madrid y en el Plan Regional de Estrategia Territorial. Propone un reenfoque de los trabajos, dando una visión de globalidad territorial a los mismos.

La Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha aporta documentación gráfica relativa a las zonas consideradas de mayor valor ecológico y que, según la Consejería, no deben verse afectadas por la radial 4. Esas zonas de mayor valor coinciden con los barrancos excavados en yesos o margas yesosas o saladas de los términos municipales de Ocaña, Ontígola, Noblejas y Villarrubia de Santiago. Además, advierte sobre los enormes caudales punta que pueden llegar a confluir en dichos barrancos. Propone tres corredores de mínima afección, al este de Aranjuez, como alternativa al único propuesto por el estudio.

El Ayuntamiento de Madrid expone su preocupación por el impacto que las nuevas carreteras radiales puedan producir en el interior de la M-40. Considera necesario la elaboración de un estudio complementario de las repercusiones en la movilidad de la ciudad, con especial atención a las posibles ampliaciones de la red de transporte colectivo. Respecto a la radial 4, informa que en el tramo comprendido entre la M-40 y M-50 el trazado se ajusta a la reserva viaria del plan general. El resto del trazado, aunque no dispone de reserva, no presenta inconvenientes desde el punto de vista urbanístico, si bien se afecta a suelo clasificado como no urba-

nizable y sometido a las normas del parque regional de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama.

El Grupo Socialista del Ayuntamiento de Madrid indica que las tres radiales propuestas no analizan los resultados ni el comportamiento de las consecuencias que el incremento de tráfico rodado tendrá sobre la ciudad de Madrid. Advierte que las radiales propuestas no han tenido en cuenta el desarrollo viario contemplado en el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid.

El Ayuntamiento de San Martín de la Vega manifiesta que la opción propuesta afecta en su término municipal al Parque Regional del Sureste en zona D (categoría de inferior protección). No presenta ninguna objeción al estudio informativo.

El Ayuntamiento de Ocaña indica la presencia del yacimiento arqueológico Veguilla, que presenta restos de estructuras romanas y visigodas. Expone que el trazado propuesto estrangula la expansión del municipio hacia el sureste y generará impactos sobre el paisaje y sobre la población por emisión de contaminantes y ruido. Propone desplazar el nudo de enlace con la N-IV 2 kilómetros en dirección sureste y el previsto con la N-400, 3 kilómetros al este.

El Ayuntamiento de Getafe describe los valores ambientales del territorio afectado por la opción propuesta, señalando que la zona afectada constituye el único territorio del término no implicado en el desarrollo urbano o industrial de Getafe y que forma parte del Parque Regional del Sureste. Propone como más ventajosa la alternativa propuesta por la Comunidad de Madrid.

El Ayuntamiento de Ciempozuelos desestima el trazado elegido y las opciones 3 y 4, por considerarlas muy perjudiciales para la actividad agrícola en la vega del Jarama, afectar a suelos de alta productividad agrícola y estar incluidas en el ámbito del Parque Regional del Sureste.

El Ayuntamiento de Villaconejos informa desfavorablemente el estudio informativo e indica que la opción seleccionada pasa a 450 metros del límite del suelo urbano y a 200 metros de edificaciones consolidadas. Indica que esa alternativa impide el desarrollo urbanístico del municipio, causa un fuerte impacto a la fauna y paisaje, y parte el municipio en dos.

El Ayuntamiento de Colmenar de Oreja propone que la opción seleccionada tenga un trazado respetuoso con la vega y que se establezca un plan de excavación en la zona arqueológica de Colmenar de Oreja.

El Ayuntamiento de Chinchón considera que las opciones 1 y 2, no recomendadas por el estudio, que discurren al este de San Martín de la Vega, no suponen un incremento sustancial en los costes ambientales respecto a la opción 3.1., seleccionada, por lo que solicita que se adopte alguna de esas alternativas.

El Ayuntamiento de Aranjuez indica que la opción propuesta y la opción 4 afectan a su término municipal. Advierte que la totalidad del suelo no urbanizable de Aranjuez cuenta con algún grado de protección por planeamiento. Expone que el trazado elegido ocupa el Parque Regional del Sureste y las ZEPAs de los carrizales y sotos de Aranjuez, y de los cortados y cantiles de los ríos Manzanares y Jarama. Propone que se mejore y amplíe la actual N-IV.

La Cámara Agraria Local de Ciempozuelos presenta alegación en los mismos términos que el Ayuntamiento de Ciempozuelos.

El Soto-Asociación Ecologista del Jarama considera que no se ha adoptado una observación global del conjunto de infraestructuras que tendrán influencia en el Parque Regional del Sureste. Expone que en la caracterización del territorio, presentada en el estudio, los niveles de protección ambiental alcanzan valores interesadamente bajos, por lo que se minimizan intencionadamente los impactos ambientales, a pesar de afectar a un espacio protegido con una legislación específica. Expone que el modelo de transporte fomentado con la radial 4 es insostenible, al estimular el uso del coche privado con los consiguientes costes económicos, energéticos y de emisión de contaminantes. Indica como consecuencias directas derivadas del proyecto: La especulación urbanística, el incremento de impactos provocados por la extracción de áridos, la fragmentación del territorio, los problemas urbanísticos e impacto sobre poblaciones, las pérdidas de hábitat y de suelo agrícola de alta calidad, el aumento de desequilibrios territoriales y la destrucción del patrimonio cultural.

Respecto a la afección de la alternativa propuesta sobre el Parque Regional del Sureste, indica como impactos más significativos los siguientes: Alteración del carrizal del arroyo de la Cañada, humedal de Las Arriadas, colonia de cernícalo primilla en Perales del Río, colonia de milanos en la confluencia de los términos municipales de Madrid, Rivas Vaciamadrid y Getafe, avifauna presente entre la carretera comarcal 3010 y el río Manzanares, paso por las inmediaciones de La Maraños y el cerro del Grajo, lagunas cercanas a Perales del Río, aumento de contaminación acústica en zonas urbanas de Perales del Río y varios caseríos, zonas

de importancia arqueológica de las terrazas del Manzanares, zonas arqueológicas de la finca de Torre de Iván Crispín y el Jardinillo.

Propone que se respete el patrimonio natural garantizando los compromisos adquiridos en conservación y protección de espacios naturales, la racionalización del desarrollo urbanístico, el fomento del transporte público, el desarrollo del transporte ferroviario tangencial, la reserva de plataformas para el transporte público y la ampliación de carriles de acceso en las radiales.

El Grupo Ecologista «Turón» expone que la nueva autopista favorecerá el desequilibrio territorial, ambiental y social. Indica que las pantallas acústicas propuestas, del tipo pantallas verdes, se han demostrado con escasa capacidad de atenuación del ruido y que el estudio no justifica técnicamente que dichas pantallas garanticen unos determinados niveles acústicos. Considera que la alternativa propuesta dañaría irreversiblemente a las estepas cerealistas de la mesa de Ocaña, donde nidifican avutarda, sisón y aguilucho cenizo; a los cantiles, valles y cerros aledaños al valle del Tajo donde nidifican el aguilucho cenizo, halcón peregrino, búho real y chova piquirroja; a los sotos y ecosistemas del río Tajo con poblaciones de martinete, garza real, martín pescador y galápagos leproso; a las vegas agrícolas de Colmenar de Oreja y Ciempozuelos y a terrenos regables de Noblejas; y al Parque Regional del Sureste, al que afectaría directamente en 370 hectáreas al discurrir 18,5 kilómetros dentro de sus límites.

Relaciona nueve normas que a su juicio se conculcarían de llevarse a la práctica la opción elegida. Solicita que se desestime la totalidad del proyecto y se estudie la potenciación del transporte ferroviario y el aumento de capacidad de la autovía N-IV.

El Colectivo Ecologista de Pinto-AULAGA, expone, basándose en argumentos ya recogidos en otras alegaciones, la conveniencia de desestimar el proyecto y optar por la alternativa de mejorar la actual N-IV.

La Plataforma contra la M-50 expone su rechazo a todas y cada una de las alternativas propuestas basándose en: La política de transportes; las consecuencias urbanísticas; el desacuerdo con las razones expuestas por la Administración para justificar la actuación; los costes sociales y económicos. Respecto al impacto ambiental, indica que la actuación generará aumento de emisiones contaminantes; problemas acústicos; afectará a zonas de alto valor ambiental, tales como zonas de especial interés faunístico, corredores faunísticos, espacios protegidos, parque natural, ZEPAs, formaciones vegetales singulares y carrizales de interés. Indica que en la zona existen censadas 535 especies botánicas, una catalogada como en peligro de extinción y siete como amenazadas; además, existen 27 árboles singulares.

Relaciona la fauna presente en la zona y advierte que todas las alternativas cortan corredores faunísticos. Indica como efectos asociados a la ejecución del proyecto el aislamiento de las poblaciones, muertes por atropello, colisiones en tendidos eléctricos de las instalaciones asociadas a la autopista, colisiones en pantallas antirruído transparentes. Expone el impacto paisajístico generado, el aumento del número de incendios, el acceso masivo a espacios naturales y el aumento de explotación de canteras y graveras. Respecto a la afección al parque regional de los ríos Manzanares y Jarama, expone impactos ya referidos en otras alegaciones y advierte sobre la invasión de zonas con nivel de protección B, C, D y E y la afección a los carrizales del Arroyo Culebro, Arroyo de la Cañada y del Jembleque, todos ellos protegidos por la Ley de Protección de Embalses y Zonas Húmedas de la Comunidad de Madrid.

Indica como afecciones fuera del parque la alteración de la ZEPA de los sotos y carrizales de Aranjuez, y los carrizales de Cañada del Pastor y laguna de San Galindo.

Como objeciones particulares, expone que en la caracterización del territorio los niveles de restricción son aleatorios y reflejan tan sólo una justificación de los trazados elegidos.

Concluye proponiendo que se valore la alternativa O, se garantice la conservación de los espacios naturales, se frene la construcción de infraestructuras viarias de gran capacidad, se fomente otro modelo urbanístico y se fomente el transporte público colectivo.

La Federación de Amigos de la Tierra y la Asociación Ecologista AEDENAT presentan una alegación con los mismos contenidos que la Plataforma contra la M-50.

La Unión Sindical de Madrid-Región de CC. OO. se opone al proyecto argumentando razones ya expuestas en otras alegaciones.

El Colectivo Ecologista Alternativo de Villaverde indica que el paso de la radial al este del Cerro de los Ángeles impedirá unir este parque con el humedal de las yeseras de Perales, por lo que impediría a los habitantes de Getafe disfrutar de un parque de ocio y recreo con las dimensiones y seguridades ambientales adecuadas. Propone la alternativa O basándose en argumentos ya referidos en otras alegaciones.

La Sociedad Española de Ornitología SEO/BirdLife indica la necesidad de realizar una evaluación ambiental conjunta de todos los proyectos de transporte de la Comunidad de Madrid, que identifique corredores en los que el impacto sea asumible y que proporcione soluciones a los trazados. Indica la presencia del parque regional de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama y la ZEPA número 142 de los cortados y cantiles de los ríos Jarama y Manzanares, donde destacan las poblaciones de cigüeña blanca, milano negro, cernícalo primilla y halcón peregrino. Los mayores impactos se localizan en el carrizal de arroyo Cañada, el humedal de las Arriadas y en la colonia de cernícalo primilla de Perales del Río.

La Unión General de Trabajadores de Madrid UGT indica que las alternativas para solucionar los problemas del tráfico de Madrid deben dirigirse a fomentar el transporte colectivo frente al individual. Expone que las carreteras radiales atraviesan áreas con protección ambiental.

La Fiscalía del Tribunal Superior de Justicia de Madrid indica que no se han considerado los efectos conjuntos, sinérgicos o acumulativos sobre el ecosistema de los diferentes proyectos; no se ha valorado la influencia de las nuevas vías de penetración en el tráfico de la capital; no existe referencia a los impactos que sobre la calidad de vida y orden urbanístico sufrirá el municipio de Madrid; no se presentan modelos de simulación de tráfico para calcular niveles aproximados de emisiones contaminantes. Señala que debe descartarse el trazado que secciona en dos el Parque Regional del Sureste en cuanto existe alternativa al mismo, señalada por las autoridades autonómicas.

La Asociación de Vecinos La Viña de Entrevías, la Plataforma Unitaria de Asociaciones de Vecinos de Vallecas, las Juventudes Socialistas de Entrevías (PSOE) y vecinos de Vallecas señalan que la radial 4 agravará los problemas de esas barriadas al penetrar el tráfico en Madrid por el eje viario del sureste con los efectos derivados de ruido y contaminación. Solicita que se desestime el estudio y se estime la opción O.

Vecinos de Villacañales exponen que para el tramo del cruce del río Tajo no se proponen alternativas, incumpliendo el artículo 7 del Real Decreto 1131/1988, y que el trazado ocupa 60 hectáreas de suelo de alto valor agronómico.

Las urbanizaciones Balcón del Tajo oeste y este, Los Vallejos y Valle de San Juan se oponen al trazado propuesto debido al impacto ambiental acústico.

Contenido de otras alegaciones particulares:

No se ha tenido en cuenta la instalación de pantallas de vegetación en las casas situadas en el término municipal de Ciempozuelos, en el cruce de la radial con la M-307.

Necesidad de implantar una pantalla vegetal entre la autopista y el Parque Regional del Sureste.

El resto de contenidos de las alegaciones de particulares se refieren a cuestiones ya planteadas en el resto de alegaciones.

#### ANEXO IV

##### Descripción del segundo estudio informativo y sus alternativas

El nuevo estudio informativo tiene por objeto el estudio de los distintos trazados considerados para la construcción de una variante de la CN-IV entre la M-50 y la localidad de Ocaña. Además, incluye un eje de penetración de 6,3 kilómetros, que une la M-50 y la M-40, y que se corresponde con el propuesto en el primer estudio informativo.

Se han estudiado cuatro posibles alternativas de trazado:

La opción 3.1 se corresponde con la alternativa elegida por el anterior estudio informativo. Se inicia en un punto de la M-50 al este del cruce con el río Manzanares y cruza dicho río al este de la depuradora sur mediante un viaducto de 500 metros aproximadamente. Una vez cruzado el río, toma dirección sur, cruza la M-301 dejando al este los pinares de La Maraños y el núcleo de Górcuez de Arriba. Continúa en dirección sur saliendo del Parque Regional del Sureste para volver a entrar en el mismo por el arroyo de la Cañada, al norte de Ciempozuelos. La opción 3.1 cruza el río Jarama entre Ciempozuelos y Titulcia, 300 metros aguas abajo de la desembocadura del río Tajuña, mediante un viaducto de 2.600 metros. Continúa en dirección sureste, al sur de la M-320, para, al sur de Villacañales, tomar dirección sur y cruzar el río Tajo mediante un viaducto de 2.400 metros, en la zona comprendida entre el barranco de la Loba y el barranco de Valdecelada, y asciende por este último hasta la mesa de Ocaña. Bordea el núcleo de Ocaña por el este y entronca con la N-IV al norte de la Escuela de Vuelo. La longitud total es de 54,047 kilómetros.

La opción 5 se inicia en un punto de la M-50, 1,5 kilómetros al este del actual enlace con la N-IV; discurre 1.000 metros al este de la N-IV hasta las proximidades de Valdemoro, en donde toma dirección sureste para, a través de las vaguadas que vierten al arroyo de la Cañada de Ciempozuelos, unirse al trazado de la opción 3.1. La opción 5 comparte trazado con la opción 3.1 hasta Villacañales, donde la opción 5 se desvía hacia el este siguiendo la margen norte del río Tajo por el corredor de la M-320 para cruzar el río junto al carrizal de la Aldehuela mediante un viaducto de 2.600 metros, y ascender hasta la mesa de Ocaña, conectando con la N-IV al sur de donde lo hace la opción 3.1. La longitud total es de 54,645 kilómetros.

La opción 6 coincide con la opción 5 en sus primeros 12,5 kilómetros hasta las proximidades de Valdemoro, donde toma dirección suroeste, cruza la N-IV y, ya al oeste de la N-IV, toma dirección sur para pasar entre el casco urbano de Seseña y Seseña Nuevo y bajar a la vega del Tajo para cruzar el río mediante un viaducto de 2.300 metros. La opción 6 discurre al sur de la gasolinera y del vivero que se encuentran próximos al cruce de la N-IV y la M-416 para volver a cruzar la N-IV y transitar, dentro de la Reserva Natural de El Regajal-Mar de Ontígola, inmediatamente al este de la N-IV, mediante un viaducto de 2.600 metros. Una vez atravesada la reserva natural, vuelve a cruzar la N-IV para, una vez sobrepasada la N-400, dejar el LIC de El Salobral al oeste. El trazado discurre al sur de la N-IV y se une a la misma al sur del punto donde lo hace la opción 5. La longitud total es de 53,517 kilómetros.

La opción 7 tiene su inicio en el tramo de la M-50 denominado eje del Culebro, a 2,5 kilómetros al oeste del actual enlace con la N-IV. Discurre en dirección sur paralela al este del trazado del AVE Madrid-Sevilla hasta un punto al norte de la M-404, donde toma dirección sureste para transitar al sur de dicha M-404 hasta que se separa para tomar dirección sur y unirse a la opción 6 antes de Seseña. La longitud total es de 53,867 kilómetros.

El estudio informativo incluye una comparación de las diferentes alternativas, mediante un análisis multicriterio, atendiendo a la rentabilidad económica, el impacto ambiental y el coste de primer establecimiento. La comparación concluye recomendando la opción 7. El estudio informativo considera la posibilidad de explotar la infraestructura en régimen de peaje.

La opción elegida presenta dos calzadas principales con dos o tres carriles, con posibilidad de ampliar a cuatro utilizando la mediana, y dos calzadas de servicio, a ambos lados, de dos carriles de sentido único. Las características de la rasante responde a las condiciones de la A-100 para autopistas. Esta opción presenta enlaces con la M-50, M-408, M-404, CM-4001, M-416, N-400, futura autovía de Castilla-La Mancha y N-IV.

#### ANEXO V

##### Resumen del segundo estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: Clima, geología, edafología, geomorfología y orografía, hidrología y calidad de las aguas, hidrogeología, flora y vegetación, fauna, paisaje, recursos culturales, medio socioeconómico, planeamientos urbanísticos, espacios naturales y procesos naturales e inducidos. El estudio aporta una valoración del inventario de la situación preoperacional asignando un peso a cada factor, atendiendo a la singularidad del mismo y al valor de dicho factor en la zona concreta de estudio. El estudio considera en la asignación de pesos las contestaciones a las consultas y la información obtenida de la información pública del anterior estudio. Los máximos pesos los obtienen los espacios naturales (30 por 100), fauna (20 por 100), flora y vegetación (10 por 100) y planeamiento urbanístico (10 por 100).

El estudio identifica y valora los impactos que cada alternativa generará sobre cada elemento del medio para la fase de construcción y para la fase de explotación de la autopista. Para realizar una valoración cuantitativa, establece para cada impacto identificado un indicador ambiental; define baremos de valoración para cada recurso ambiental y calcula la magnitud del impacto atendiendo a la relación entre los indicadores de impacto y los valores del recurso.

El estudio indica que ninguna de las opciones de trazado analizadas puede evitar el cruce de una ZEPA. Esto se debe a la coincidencia en este territorio de dos espacios de este tipo, las ZEPAs números 142 y 119, ambas muy extensas, y la segunda de carácter lineal a lo largo de la vega del Tajo. La opción 7 evita cruzar la ZEPA número 142, atravesando la número 119 por un corredor antropizado, por donde discurre la actual

carretera N-IV, y donde no se presentan los valores ambientales por los que se declaró este espacio (aguilucho lagunero y búho real). La opción 6 corta tangencialmente la ZEPA número 142, atravesando la número 119 por el mismo lugar que la alternativa 7. La opción 5 evita el cruce de la ZEPA número 119, pero para ello corta en gran medida la número 142 en dos puntos. Por último, la opción 3.1 atraviesa ambas zonas, si bien el paso por la ZEPA número 119 se produce en una zona donde ésta es muy estrecha, en la que no se presentan los valores ambientales por los que fue declarada.

Por otra parte, tampoco existen alternativas que eviten el cruce de lugares de importancia comunitaria. El LIC vegas, cuevas y páramos del sureste de Madrid engloba las ZEPAs anteriormente citadas, conectándolas por el río Jarama e incluyendo algunos tramos de los ríos Tajo y Tajuña. El LIC de los yesares del Tajo se extiende por las caídas de la mesa de Ocaña al Tajo, dentro de la provincia de Toledo.

Según el estudio, las alternativas 3.1 y 5 presentan impactos críticos, la primera sobre la fauna y los espacios naturales, y la segunda sobre los espacios naturales. Los resultados de la comparación, tanto cualitativa como cuantitativa, realizada por el estudio son muy desfavorables para ambas alternativas. El estudio advierte que la existencia de impactos críticos debería llevar a su desestimación.

Respecto a las alternativas 6 y 7, el estudio indica que presentan impactos severos respecto a la fauna y los espacios naturales, debidos al cruce de la Reserva Natural de El Regajal. La concepción del trazado, en estructura, pegado a la actual N-IV y la circunstancia de cruzar por zonas principalmente agrícolas y con una afección menor al hábitat de los lepidópteros amenazados y singulares de esta reserva, hacen que el impacto no pueda considerarse crítico. Respecto al resto de factores, no presentan impactos fuertes, con excepción de la afección potencial de la opción 6 al patrimonio arqueológico. Analizando las dos alternativas, se observa que la 7 resulta menos desfavorable en la mayor parte de los factores, y evita la afección a la ZEPA número 142.

Por ello, al no resultar estas alternativas críticas respecto a ningún factor, siempre que se adopten las medidas necesarias, pues en caso contrario resultarían ambientalmente invariables, como es el caso de 3.1 y 5, el estudio concluye que podrían adoptarse como solución, si bien sería preciso establecer unas medidas protectoras, correctoras y compensatorias muy estrictas para que resultasen ciertamente viables. De estas dos opciones se considera mucho más adecuada la 7 frente a la 6. Las medidas propuestas por el estudio en el entorno del Regajal son, principalmente, las siguientes:

Cerramiento de las zonas de obras de forma paralela al replanteo de las obras y antes de la entrada de maquinaria. El límite del cerramiento será estrictamente el de ocupación de la proyección de la estructura sobre el terreno. De esta forma, se evitan afecciones a las zonas de coscojar, que lindan con la carretera y que, si bien no se deben afectar por su construcción, podrían verse dañadas por la negligencia de alguna persona que tome parte en la obra, siendo especialmente arriesgado el tránsito de maquinaria lindando con estas zonas de enorme valor ecológico.

Análisis en el proyecto de construcción para evitar colocar las pilas de la estructura sobre el cauce existente.

No emplear como accesos a la zona de obra los caminos existentes que cruzan áreas de coscojar ni crear nuevos accesos en dichas áreas. El acceso a la zona de obras debe ser por fuera de la reserva natural, siguiendo la proyección de la estructura sobre el terreno.

Limitar la época de desbroce, realizándolo en la época de menor actividad de la fauna singular.

Eliminar las especies exóticas introducidas en los taludes de la actual N-IV y realizar un proyecto de restauración de la cubierta vegetal acorde con el entorno natural atravesado, evitando la afección actual señalada en el plan de ordenación de este espacio.

Estudiar, de forma conjunta con la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional de la Comunidad de Madrid, la posibilidad de comprar o expropiar terrenos agrícolas marginales que por sus dimensiones, tras las expropiaciones precisas para la construcción de la carretera, no resulten rentables o de interés productivo, para su regeneración y restauración, ampliando el hábitat de las especies singulares.

Apantallar el trazado en su margen izquierda en todo el cruce de El Regajal.

Desarrollar un proyecto lo antes posible para la obtención de material reproductivo de «*Aristolochia pistolochia*», principal planta nutricia de la «*Zerynthia rumina* subsp. mínima», para su empleo en la restauración y mejora de la cubierta vegetal en la zona.

Realizar un programa de vigilancia y seguimiento ambiental, recogido en el estudio, en coordinación con el Ministerio de Medio Ambiente y la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional de la Comunidad

de Madrid, que asegure de forma efectiva el cumplimiento de estas medidas y, con ello, la viabilidad ambiental de la obra.

El estudio de impacto ambiental incluye un anejo en el que se trata específicamente el eje de conexión entre la M-40 y la M-50.

## ANEXO VI

### Información pública del segundo estudio informativo y estudio de impacto ambiental

Durante la fase de información pública se han presentado 370 alegaciones.

#### *Resumen del contenido ambiental más significativo de las alegaciones*

La Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Comunidad de Madrid indica que la alternativa recomendada es la más conveniente en la mayor parte de los tramos y que, al no afectar para nada al parque regional, es desde el punto de vista medioambiental la más favorable.

La Consejería de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha considera apropiado el corredor propuesto por el estudio informativo. Propone una serie de consideraciones relativas a conexiones y enlaces.

La Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha considera que la alternativa ahora propuesta mejora con mucho a las anteriores en lo que se refiere al impacto ambiental, al evitar el paso por el lugar propuesto de importancia comunitaria (LIC) «Yesares del Valle del Tajo». Informa que la alternativa propuesta se aproxima al lugar propuesto de importancia comunitaria (LIC) denominado «El Salobral de Ocaña», afectando a parte de su cuenca vertiente, por lo que solicita medidas para evitar su ocupación y que accedan al mismo productos contaminantes tanto en fase de construcción como de explotación.

El Ayuntamiento de Madrid expone diversas cuestiones, que deberían considerarse, relativas a conexiones con la red viaria, repercusiones en la movilidad de la ciudad y ampliaciones de la red viaria local. Indica que la nueva solución propuesta se adapta mejor al plan general.

El Ayuntamiento de Getafe expone que la opción elegida es desfavorable para los intereses de su municipio en cuanto viene a destruir tejido industrial, al afectar a suelo urbanizable programado y atravesar el parque lineal del arroyo Culebro. Considera como mejor opción la número 6.

El Ayuntamiento de Pinto propone que no se descarte la opción 0, ampliación de la actual N-IV. Se declara a favor de la solución 7 frente a las soluciones 5 y 6. Solicita que se garantice la permeabilidad territorial del tránsito agrícola, especialmente a través de la vía pecuaria Cañada Real Galiana.

El Ayuntamiento de Villaconejos informa desfavorablemente las opciones 3.1 y 5.

El Ayuntamiento de Seseña expone que la alternativa elegida discurre entre los núcleos de Seseña y Seseña Nuevo impidiendo la intención del municipio de unir ambos núcleos.

El Ayuntamiento de Aranjuez considera que el nuevo trazado a su paso por El Regajal no utiliza el corredor actual, sino que multiplica de forma sustancial sus actuales efectos negativos triplicando o cuadruplicando su anchura e imposibilitando de manera definitiva la conexión o continuidad este-oeste de la reserva. Recuerda que el apartado 1.2.3.c) del anexo del Decreto que declaró reserva natural a El Regajal establece como objetivo evitar las actuaciones infraestructurales que puedan conllevar una alteración de las características socioterritoriales y ecológicas básicas. También señala lo recogido en el apartado 8.2. de dicho anexo, donde prohíbe la realización de actuaciones infraestructurales que puedan alterar las características del ámbito ordenado por el plan de ordenación, como nuevos caminos, tendidos eléctricos, obras hidráulicas u otros que no tengan como finalidad la recuperación y mejora de la reserva natural.

Concluye proponiendo el estudio de otra alternativa que discurra por el límite occidental de la reserva, próximo al arroyo de Las Salinas.

El Ayuntamiento de Ontígola solicita que se considere la ejecución de la red de saneamiento prevista.

El grupo ecologista «Turón» de Aranjuez indica que el trazado propuesto, paralelo a la N-IV y en viaducto, afecta en el municipio de Aranjuez a terrenos de vega y ocupa terrenos de la Reserva Natural El Regajal-Mar de Ontígola; afectaría a los valores ambientales paisajísticos y edafológicos de esa parte del municipio, además de infringir la diversa legislación que lo protege. Recoge que los terrenos afectados por el trazado están calificados como suelo no urbanizable especialmente protegido.

Recuerda lo prescrito en el apartado 8.2 del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la Reserva Natural El Regajal-Mar de Ontígola. Considera que la autopista, al discurrir paralela a la N-IV por un fondo de valle, creará una barrera de anchura superior a los 200 metros, lo cual constituirá un efecto sinérgico que agudizará el impacto de la infraestructura. Menciona que en la reserva natural se han censado 71 especies de lepidópteros diurnos, ropalóceros, estando pendiente de determinar la diversidad en cuanto a especies nocturnas, heteróceros. Considera como especies afectadas por el trazado, e incluidas en el anexo único del Decreto 18/1992, Catálogo Regional de Especies Amenazadas, las siguientes: «*Iolana iolas*», «*Plebejus pylaon*», «*Coscinia romeii*» (catalogadas como sensibles a la alteración de su hábitat), «*Zerynthia rumina*» y «*Saturnia pyri*» (catalogadas como de interés especial).

Señala que, además, la finca «El Regajal» es utilizada como zona de nidificación de búho chico y búho real y como cazadero de aguilucho lagunero, que nidifica en la cercana laguna de Ontígola. Estas dos últimas especies motivaron la creación de la ZEPA número 119.

Considera que, de llevarse a la práctica la obra proyectada, se conculcaría la siguiente legislación: Plan General de Ordenación Urbana de Aranjuez; Decreto 20/1992, que declara de interés general la comarca de Las Vegas; Decreto 18/1992, Catálogo Regional de Especies Amenazadas; Real Decreto 439/1990, Catálogo Nacional de Especies Amenazadas; Decreto 68/1994, Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la Reserva Natural «El Regajal-Mar de Ontígola»; Directiva 79/409/CEE que protege la ZEPA; Ley 4/1989 de Conservación de los Espacios Naturales, y Real Decreto 1979/1995 sobre medidas para garantizar la biodiversidad y los hábitat naturales.

Concluye solicitando que se estudie la posibilidad de aumentar la capacidad de la autovía N-IV.

La compañía «Agrícola Garip, Sociedad Anónima», indica que la actual N-IV dividió El Regajal en dos zonas, siendo la zona este donde se ha centrado el principal interés de los científicos. Considera como un gravísimo error considerar que la nueva autovía, al incidir en una zona ya deteriorada irreversiblemente, no producirá nuevos efectos negativos, ya que, según el alegante, lo que hará es aumentar el ámbito de esos efectos y producir un daño irreparable en la reserva natural.

Expone que el estudio de impacto ambiental no reconoce en toda su dimensión e intensidad la importancia de la Reserva Natural de El Regajal. Relaciona diferentes estudios y publicaciones relativos a la importancia botánica y faunística de El Regajal.

Indica que el estudio informativo considera la Reserva Natural de El Regajal como una zona degradada sobre la cual el proyecto de autovía no genera ningún tipo de impacto crítico. Considera que la zona de El Regajal que se verá afectada por la autovía constituye un área de gran valor ecológico por su singularidad y biodiversidad vegetal y faunística, caracterizada por la existencia de colonias estables de especies de lepidópteros protegidas, entre otros valores ambientales. Considera como impactos críticos la eliminación de vegetación autóctona y protegida, entre las que cita el saladar, tarayal y espartal, y el impacto lumínico y accidentalidad directa sobre las colonias de especies de lepidópteros protegidas. Indica que este hecho se ve reforzado por la mínima o nula eficacia de las medidas correctoras de actuaciones de revegetación.

Considera insuficiente la valoración del impacto negativo en la fauna, al referirse el estudio informativo solamente a dos especies, cuando las especies de lepidópteros identificadas en El Regajal son 77. Considera que quedarían destruidas las colonias de «*Pseudophilotes abencerragus mattonica* Gómez-Bustillo Fam. Lycaenidae», «*Glaucopsyche melanops arcaisi* Angenjo Fam. Lycaenidae», «*Euchloe belemia* Esper Fam. Pieridae», y «*Euchloe tagis castellana* Verity Fam. Pieridae».

Considera inadecuada la valoración del impacto sobre la flora, al afectar el trazado a la zona de cerros del noroeste de la reserva, donde existen matorrales gypsícolas, a la zona llamada Arroyo Cantarranas, una zona de 1.500 olivos que permite el aislamiento de la reserva de la actual autovía, 5 hectáreas de cultivo de cereal y una masa de tarays de gran belleza y singularidad.

Expone que el estudio de impacto ambiental ha omitido el impacto lumínico, paisajístico y frontera de la autovía.

El alegante considera que con la construcción de la autovía se vulneran los principios jurídicos de protección de El Regajal, y que la cuádruple protección jurídica de El Regajal no se da en ninguna de las alternativas propuestas para el proyecto. Expone que existe una razón fundamental para rechazar las opciones 6 y 7, ya que éstas afectarían a una reserva natural de pequeñas dimensiones frente a la gran extensión de las zonas que atravesarían el resto de alternativas. Además indica que las opciones 6 y 7 afectan a zonas declaradas como extremadamente vulnerables por el mapa de vulnerabilidad de la fauna elaborado por la Comunidad de

Madrid, mientras que las otras opciones atraviesan zonas declaradas como vulnerables.

Propone dos nuevas alternativas que, según el alegante, disminuirían considerablemente el daño que producen las opciones 6 y 7. Una, a la que denomina variante del arroyo de las Salinas, consistente en llevar el trazado por la linde oeste de la reserva natural, trazado desestimado en su día para la construcción de la N-IV, y otra, que consistiría en un trazado similar al propuesto, pero por la margen oeste de la actual autovía en lugar de por la margen este.

La Asociación de Jóvenes Agricultores de Seseña indica que la autopista dividirá el término municipal de Seseña en dos por la zona de mejor clasificación para labranza. Entienden que esto causará graves perjuicios en los desplazamientos de la maquinaria agrícola entre parcelas. Proponen que la opción 7 se modifique trasladando su paso a las cercanías de las rayas de los términos municipales de Esquivias y Borox.

Don José Antonio Díaz Pérez y 350 más consideran que las razones medioambientales que han resultado decisivas en la elección de la opción 7, frente a otras más rentables, no obedecen a datos objetivos sino a la mayor agresividad que en esta materia tiene la Comunidad de Madrid respecto a la Comunidad de Castilla-La Mancha. Consideran que lo determinante no es el mayor o menor impacto medioambiental, sino el mayor o menor proteccionismo que una Comunidad Autónoma haga de su territorio. Proponen que se modifique el trazado haciéndolo discurrir al oeste de Seseña.

«Prefabricados Uniblock, Sociedad Anónima» expone que la opción 7 es la menos rentable de todas las estudiadas, teniendo además importantes repercusiones sociales y económicas en el entorno del término municipal de Seseña.

«Ferrovia, Sociedad Anónima» expone que es propietaria de una finca en el término municipal de Seseña. Indica que no deben obviarse los impactos calificados como severos al valorar la viabilidad ambiental de la opción 7, en concreto al atravesar El Regajal, declarado como reserva natural. Expone los valores faunísticos de las poblaciones que se verían afectadas en el área atravesada por la opción 7, que son la mariposa arlequín, el aguilucho lagunero y la culebra de cogulla. Señala que la opción 7 supone la ocupación de hasta 9,5 hectáreas, en fase de explotación, de suelo urbano. Concluye que la valoración global del impacto generado por la opción 7 minimiza los efectos severos sobre especies administrativamente protegidas.

Finalizado el plazo de información pública se recibió alegación de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional de la Comunidad de Madrid, en la que expone consideraciones generales y antecedentes del estudio informativo. Aporta una descripción y jerarquización ambiental de las diferentes alternativas según las conclusiones alcanzadas por el estudio de impacto ambiental. Dado que la opción 7, considerada por el estudio de impacto ambiental como la más adecuada ambientalmente, afectaría a la ZEPA «Carrizales y sotos de Aranjuez» y a la Reserva Natural de «El Regajal-Mar de Ontígola», la alegación aporta, para profundizar en estas cuestiones, informe de la Dirección General del Medio Natural de esa Consejería, en el que se analizan las diferentes alternativas de trazado que ofrece esta vía y se hace la correspondiente valoración, atendiendo a su incidencia sobre la mencionada reserva natural.

El citado informe expone que el trazado propuesto para la zona de la reserva discurre por la margen izquierda de la actual autovía Madrid-Andalucía con un desarrollo en viaducto de una altura media superior a los 8 metros y localizado en dos tramos. Señala que el paso de la variante existente ya produjo, en su momento, una modificación importante de las zonas de interés de la reserva en lo referido a las especies de lepidópteros que la habitan y por las que fundamentalmente se estableció la declaración de espacio protegido; por otra parte, el nivel de infraestructuras que cercan o dividen la reserva es muy relevante, tales como la primitiva N-IV de acceso a Aranjuez, el ferrocarril Madrid-Valencia y la variante actual de la N-IV, por lo que una nueva alteración podría suponer un factor definitivo en lo que respecta a la viabilidad del ecosistema tan singular existente en El Regajal.

La nueva construcción incidirá magnificando los efectos negativos existentes, sobre todo en lo referente al efecto barrera que se puede establecer al discurrir dos infraestructuras tan importantes en paralelo, y a muy corta distancia una de otra. Además, hay que tener en cuenta que los estudios y trabajos en curso, así como los precedentes, señalan como la zona con más interés en lo referido a especies de flora y lepidópteros asociados a la misma los terrenos que se encuentran situados entre el ferrocarril Madrid-Valencia, la antigua N-IV de acceso a Aranjuez y la actual N-IV, zona por la que se plantea el trazado de la actuación objeto de este informe. Asimismo, sería necesario reflejar que dentro de la gestión del espacio protegido se ha propuesto la idea de intentar romper el efecto barrera que generó la actual N-IV, potenciando en la zona oeste plantaciones

de regeneración de las especies de flora que sirven de soporte a los lepidópteros, con objeto de atraerlos a esta área, mucho más pobre en la actualidad en lo referido a las especies de los mismos. Esta idea, casi con seguridad, sería totalmente inviable llevarla a cabo de existir el vial propuesto.

Propone la posibilidad de que se estudie una modificación del trazado a su paso por la reserva natural, ya que la incidencia ambiental sobre el espacio generaría una alteración prácticamente irreversible y de imposible corrección, dañando una de las joyas ambientales, sobre todo en lo que se refiere a las especies de lepidópteros de la Comunidad de Madrid. Esta modificación podría consistir en una alternativa localizada al oeste del límite de la reserva, pero fuera de ella, que discurriera por las laderas de la margen izquierda del arroyo de las Salinas, límite del espacio protegido.

Señala que en la norma de declaración de la reserva natural y de aprobación del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (Decreto 68/1994 de la Comunidad de Madrid) se establece como objetivo específico, en su apartado 1.2.3.c), evitar las actuaciones infraestructurales que puedan conllevar una alteración de las características socioterritoriales y ecológicas básicas. Con relación a este aspecto, el citado Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la reserva, en el capítulo II, «Prohibiciones y limitaciones», en el apartado 8.2 de normas de protección, establece que se prohíbe la realización de actuaciones infraestructurales que puedan alterar las características del ámbito ordenado por el plan de ordenación, como nuevos caminos, tendidos eléctricos, obras hidráulicas u otros que no tengan como finalidad la recuperación y mejora de la reserva natural. La actuación objeto de informe no se encuentra dentro de las que posibilita el plan de ordenación.

Recuerda que el citado plan de ordenación, tal y como establece su propio fundamento, se redacta al amparo de lo que dispone la Ley 4/1989, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres, y que esta última Ley, de carácter básico, establece en su artículo 5 que los planes de ordenación de los recursos naturales serán obligatorios y ejecutivos en la materia regulada por la presente Ley, constituyendo sus disposiciones un límite para cualesquiera otros instrumentos de ordenación territorial y física, cuyas determinaciones no podrán alterar o modificar dichas disposiciones. Los instrumentos de ordenación territorial o física existentes que resulten contradictorios con los planes de ordenación de los recursos naturales deberán adaptarse a éstos. Asimismo, los citados planes tendrán carácter indicativo respecto de cualesquiera otras actuaciones, planes o programas sectoriales y sus determinaciones se aplicarán subsidiariamente.

La alegación finaliza señalando que, a la vista de los trazados planteados en la documentación examinada para el proyecto «Nacional-IV. Tramo: Variante entre la M-50 y la propia N-IV en el entorno de Ocaña» y a efectos de establecer la incidencia ambiental que podrían ocasionar éstos sobre los valores ambientales interesados, procede concluir lo siguiente:

La alternativa denominada opción 3.1 es la más desfavorable de las cuatro alternativas por sus impactos sobre la fauna, la hidrología y los espacios naturales que atraviesa, por lo que resultaría inviable desde el punto de vista ambiental.

En idénticos términos cabría pronunciarse en relación a la solución denominada opción 5, que presenta importantes afecciones sobre el patrimonio arqueológico y la fauna. Asimismo, afectaría al parque regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama y a la zona de especial protección para las aves «Cortados y cantiles de los ríos Jarama y Manzanares», y, además, a los carrizales inventariados del Arroyo de la Cañada y de la Aldehuela.

La opción 6 afecta a dos ZEPAS y a la Reserva Natural de El Regajal-Mar de Ontígola, considerándose también muy desfavorable por los motivos anteriormente expuestos.

Por último, la denominada opción 7, si bien presenta menos afecciones que las anteriores, sigue cruzando la Reserva Natural de El Regajal-Mar de Ontígola en la misma medida que lo hace la opción 6, por lo que la construcción de la carretera sobre esta traza sería la menos desfavorable desde el punto de vista ambiental, siempre que su trazado se adapte y configure a un pasillo común con el propuesto por esta Consejería para el proyecto titulado «Línea de Alta Velocidad Madrid-Valencia/Albacete», también promovido por el Ministerio de Fomento.

Concluye significando que la solución que menor impacto causaría sobre los valores ambientales de la Comunidad de Madrid sería la que resultara de introducir las modificaciones de trazado expuestas en el informe de la Dirección General del Medio Natural y tuviera presentes las restantes determinaciones.

Completando dichas determinaciones, y dentro del apartado de medidas correctoras que ha de contemplar el proyecto, se arbitrarán los apañ-

tallamientos acústicos y lumínicos que sean necesarios para evitar la afectación de la vía y del tráfico de la misma sobre la fauna de los diversos ecosistemas que atraviesa.

Con idéntica finalidad, se preverá la colocación de pasos de fauna que guarden entre sí una separación proporcionada con los requerimientos de aquélla, que contribuyan a salvaguardar las diferentes especies que tienen sus hábitat en el entorno de la vía, particularmente aquellas que cuentan con alguna modalidad de protección en aplicación de la normativa vigente.

## ANEXO VII

### Resumen de documento justificativo del cumplimiento del artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitat naturales y de la fauna y flora silvestres

El documento tiene por objetivo justificar los requerimientos que el artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE exige a proyectos que se promuevan en zonas de especial conservación, y realizar un análisis de la modificación de trazado propuesta por la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional de la Comunidad de Madrid en el entorno de la Reserva Natural de El Regajal-Mar de Ontígola.

El documento contiene apéndices relativos a las siguientes materias:

Apéndice 1: Informe sobre el interés público de primer orden, por razones de índole social y económica, de la construcción de la orbital M-50 y las nuevas autopistas radiales R-2, R-3, R-4 y R-5 en el área metropolitana de Madrid.

Apéndice 2: Afecciones de la autopista R-4 sobre la ZEPA número 119 de los carrizales y sotos de Aranjuez y el LIC propuesto 3110006 de las cuevas, vegas y páramos del sureste de Madrid. Efectos sobre la flora, fauna vertebrada y hábitat de interés.

Apéndice 3: Informe del impacto sobre la Reserva Natural de El Regajal-Mar de Ontígola por la construcción de la autopista R-4. Efectos sobre la fauna invertebrada clase insecta, orden lepidóptera. Propuestas de medidas preventivas, compensatorias y correctoras.

Apéndice 4: Diseño de medidas protectoras, correctoras y compensatorias.

Apéndice 5: Análisis de afecciones ambientales de la modificación de trazado propuesta por la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional de la Comunidad de Madrid. Efectos sobre los recursos naturales singulares y comparación con los trazados por el corredor de la actual carretera N-IV.

El documento expone la inviabilidad funcional de adoptar soluciones alternativas a la autopista radial R-4 que eviten el paso por la ZEPA número 119, fundamentada en el hecho de que, dada la superficie de dicha ZEPA, las soluciones que evitan simultáneamente el paso por las ZEPAS números 119 y 42 totalizan un mínimo de 76 kilómetros frente a los 49 kilómetros existentes entre la M-50 y Ocaña por la actual N-IV.

Respecto a los efectos sobre la fauna invertebrada clase insecta, orden lepidóptera, derivados de la construcción de la autopista por el interior de la reserva natural de El Regajal-Mar de Ontígola, el documento aporta, en el apéndice 3, informe de la Sociedad Hispano-Luso-Americana de Lepidopterología (SHILAP), que concluye con la conveniencia de ejecutar el trazado que transita próximo a la N-IV por su lado oeste. Respecto a la posibilidad de realizar un trazado alternativo que transitara por el exterior de la reserva natural ocupando el arroyo de las Salinas, el informe expone que originaría un nuevo desdoblamiento dentro de la reserva y que eliminaría una fuente importante de aportación de agua en la propia reserva procedente de El Salobral. El informe contiene una propuesta de medidas preventivas, correctoras y compensatorias. Estas medidas se refieren a:

Retirada y acopio de tierra vegetal.

Prohibición de utilización de canteras dentro de la reserva.

Limitación de los trabajos al período diurno.

Ubicación del parque de maquinaria fuera de la reserva.

Cautelas varias dentro de la reserva.

Colocación de pantallas en la parte oeste de la autopista.

Regeneración de zonas de la reserva deterioradas utilizando plantas nutricias de las especies de lepidóptera.

Restauración de otras zonas de la reserva alteradas, como son los desmontes existentes en las graveras próximas a la antigua N-IV, hoy M-416; arroyo de las Salinas; arroyo Cantarranas, y márgenes de la N-IV y M-416.

Pantallas en el margen este de la actual N-IV.

Adecuación de los pasos actuales en la N-IV como pasos de fauna.

Tratamientos en la N-IV.

Regeneración de 24 hectáreas (parcelas 2, 3, 4 y 6) cultivadas al oeste de la N-IV mediante la plantación de encinas y coscojas.

Regeneración e incorporación a la Reserva de una zona en barbecho situada entre la reserva, la vía de ferrocarril y el polígono industrial. Esta zona, que ocupa una superficie de 41 hectáreas, es propiedad de SEPES. Creación de una Comisión científica para la reserva.

El apéndice aporta plano de planta de la alternativa de autopista por el oeste de la N-IV a escala 1:5.000 y su correspondiente perfil longitudinal, plano de las parcelas 2, 3, 4 y 6, y plano de la finca situada en la zona norte de la reserva susceptible de ser incorporada a ella.

En el apéndice 5, relativo a la comparación ambiental de posibles trazados en el entorno de la Reserva Natural de El Regajal-Mar de Ontígola, se presenta una descripción y valoración ambiental del corredor de la actual N-IV, considerando dos trazados, uno solapado a su lado este, que se corresponde con la alternativa 7 del estudio informativo, y otro trazado solapado al lado oeste, que se corresponde con una alternativa propuesta durante la fase de información pública del estudio informativo. Además, el apéndice incluye la descripción y valoración ambiental del corredor propuesto por la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional de la Comunidad de Madrid en la información pública del estudio informativo, que ocuparía el arroyo de las Salinas, fuera de la reserva natural. El apéndice concluye que un trazado por el arroyo de las Salinas, aunque evitaría el paso por la reserva natural, resulta mucho más desfavorable ambientalmente que la utilización del corredor de la actual N-IV por las siguientes razones:

**Espacios naturales protegidos:** Aunque evita la afección a la Reserva Natural de El Regajal-Mar de Ontígola, se produce un nuevo corte en la ZEPA número 119 y en el LIC 3110006, afectando a una amplia superficie de hábitat de interés comunitario. Ocuparía parte del LIC de El Salobral en la provincia de Toledo, afectando a hábitat de interés comunitario y prioritarios. Las opciones paralelas a la N-IV cruzan la reserva natural, la ZEPA número 119 y el LIC 3110006 por el corredor de una infraestructura existente, el cual se encuentra antropizado.

**Flora:** Produciría impactos fuertes sobre tres especies protegidas y singulares, que no se dan en las opciones por el corredor de la N-IV.

**Fauna vertebrada:** La alternativa por el arroyo de las Salinas discurre por una zona poco antropizada que constituye zona de caza del aguilucho lagunero, que es una de las especies por las que se declaró la ZEPA número 119.

**Hábitat de la Directiva 92/43/CEE:** La alternativa por el arroyo de las Salinas ocuparía una amplia superficie de hábitat de interés comunitario, algunos de ellos prioritarios, como las estepas yesosas («Gypsophietalia») y las zonas subestépicas de gramíneas y anuales («Thero-Brachypodietea»).

**Hydrografía:** Más negativa la alternativa por el arroyo de las Salinas.

El apéndice aporta cartografía a escalas 1:15.000 y 1:20.000 de los recintos con hábitat incluidos en la Directiva 92/43/CEE y de las diferentes alternativas, respectivamente.

El apéndice 2 presenta una comparación ambiental de los dos trazados que transitan por el corredor de la N-IV, atendiendo a las diferentes figuras de protección, la flora, la fauna y los hábitat. El apéndice concluye que, adoptando las medidas protectoras y correctoras que se definen en el apéndice 4, e independientemente de la opción seleccionada, no son previsibles afecciones a los recursos naturales estudiados, por los cuales se ha protegido la zona conforme a las Directivas 79/409/CEE y 92/43/CEE. Expone que cualquiera de las dos opciones de trazado de la autopista no supone un riesgo para los objetivos de conservación de los terrenos, ni afecta a ninguna especie vegetal, población faunística o hábitat que tenga una importancia nacional o se encuentre amenazada, no afectando a la coherencia de los espacios protegidos atravesados y, con ello, a la Red Natura 2000. El apéndice aporta cartografía, a escala 1:25.000, de los espacios protegidos, y a escala 1:10.000, de los recintos de hábitat incluidos en la Directiva 92/43/CEE.

El apéndice 4 presenta medidas protectoras, correctoras y compensatorias para minimizar las afecciones sobre la ZEPA número 119, el LIC 3110006 y la Reserva Natural de El Regajal-Mar de Ontígola, de forma que se garantice su integridad y se mejore la situación actual de algunas zonas. Estas medidas se refieren a:

**Medidas preventivas:** Jalonado provisional de la zona de obras, ubicación de préstamos y vertederos, medidas de protección de la fauna, control de ubicación de instalaciones auxiliares, balsas de decantación, colector para aguas de drenaje, control de accesos temporales, barreras de retención de sedimentos, control de emisiones de polvo y partículas, y medidas contraincendios.

**Medidas correctoras:** Retirada, acopio y reutilización de tierra vegetal; adecuación de suelos; restauración de la cubierta vegetal, y barreras antirruido y de limitación de la luminosidad.

**Medidas compensatorias:** Sustitución de especies de flora exóticas en El Regajal, compra o expropiación de terrenos agrícolas en El Regajal y restauración del hábitat natural, restauración de las riberas del Tajo, refugios artificiales para quirópteros, restauración del arroyo de Cantarranas, restauración de zonas de extracción, y barreras antirruido y de limitación de la luminosidad en la N-IV.

El apéndice aporta presupuesto orientativo de las medidas y plano de localización de las mismas a escala 1:5.000.

## ANEXO VIII

### Información pública del documento justificativo del cumplimiento del artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE

La Dirección General de Educación y Prevención Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional de la Comunidad de Madrid expone en su alegación que el nuevo trazado propuesto por el Ministerio de Fomento para la R-4 no afecta al ámbito de la Zepa número 142 «Cortados y cantiles de los ríos Manzanares y Jarama» ni al Parque del Sureste. A su paso por el territorio de la ZEPA número 119 «Carrizales y sotos de Aranjuez», y dentro de ésta, en la Reserva Natural de «El Regajal-Mar de Ontígola», el Ministerio de Fomento propone un nuevo trazado que discurre al oeste de la N-IV, formando corredor con la misma. Esta alternativa disminuye la afección causada por el anterior trazado al este de la N-IV, propuesto por el Ministerio de Fomento, que incidía sobre la zona de mayor valor faunístico de este espacio protegido. La alegación indica que deberán contemplarse las medidas correctoras y medidas compensatorias adecuadas para minimizar la posible afección a los valores de flora y fauna de la reserva natural.

**18284** *ORDEN de 13 de agosto de 1999 por la que se dispone la publicación de las determinaciones de contenido normativo de los Planes Hidrológicos de Cuenca del Guadiana I y Guadiana II, aprobados por el Real Decreto 1664/1998, de 24 de julio.*

El Real Decreto 1664/1998, de 24 de julio, por el que se aprobaron los Planes Hidrológicos de cuenca, estableció, en su disposición final única, que, con objeto de facilitar la consulta de los de carácter intercomunitario, el Ministerio de Medio Ambiente elaboraría un texto único en el que se recogerían, de forma sistemática y homogénea, las determinaciones de contenido normativo incluidas en los diferentes planes. Dicho texto, que en ningún caso podría introducir modificaciones sobre los planes aprobados, una vez informado por los Consejos del Agua de cada cuenca, sería publicado en el «Boletín Oficial del Estado».

La citada disposición final respondía a una sugerencia específica del Consejo Nacional del Agua que, en su informe de 27 de abril de 1998, desaconsejaba la publicación íntegra de todos los documentos incorporados en cada Plan, no sólo por la evidente dificultad material de publicar en el «Boletín Oficial del Estado» los más de 15.000 folios constitutivos de todos los documentos, junto con sus colecciones de gráficos, láminas, planos, tablas estadísticas, bases de datos etc., sino porque, dada la forma en que está conformada la documentación del Plan, su completa publicación no cumpliría el objetivo de facilitar al ciudadano el conocimiento de aquellas determinaciones normativas que pudieran afectarles.

Por lo anterior, el Consejo Nacional del Agua sugería en su informe al Gobierno que, sin perjuicio de la urgente aprobación global de los planes y de facilitar a cualquier interesado el libre acceso a la documentación que los integra, procediese a publicar en el «Boletín Oficial del Estado» un texto sistemático en el que se recogiesen, extrayéndolos de entre la documentación disponible de cada Plan, los contenidos preceptivos determinados en el artículo 40 de la Ley de Aguas, sin perjuicio de incluir, asimismo, aquellas especificidades que se considerase conviniera incorporar en cada caso.

El criterio del Consejo Nacional del Agua y su reflejo en el Real Decreto por el que se aprobaron los Planes Hidrológicos de cuenca, ofrece una solución razonable al problema que suscita la no existencia de mecanismos eficaces para que el contenido esencial de los Planes Hidrológicos de cuenca pueda ser conocido fácilmente por los interesados. En este sentido, cabe