

1162

RESOLUCIÓN de 27 de diciembre de 1999, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la prolongación de la conexión de la N-II con el distribuidor este (Madrid), 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, modificado por el Real Decreto 1646/1999, de 22 de octubre, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 21 de diciembre de 1989, a la antigua Dirección General de Medio Ambiente, la Memoria-resumen del proyecto, consistente en la Orden de Estudio Informativo, con objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Medio Ambiente 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 15 de marzo de 1990, la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

La Dirección General de Carreteras sometió el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental, conjuntamente, a trámite de Información Pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado», con fecha 13 de diciembre de 1991, y en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid», con fecha 11 de diciembre de 1991, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 24 de septiembre 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 II incluye los datos esenciales del Estudio Informativo.

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

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

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el estudio informativo de la prolongación de la conexión de la N-II con el distribuidor este. Provincia de Madrid.

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Como consecuencia de que parte del proyecto se ve afectado por el futuro trazado de la M-50. Este. Tramo: N-II. N-IV, la presente declaración de impacto ambiental se refiere únicamente a la parte comprendida entre el origen del proyecto y el puntos kilométricos 2,000, segregándose el resto del trazado, que se incorporará al proyecto de la M-50 antes citado y que será, en su momento, evaluado ambientalmente dentro de ese proyecto.

Por lo tanto, el proyecto, limitado, conforme a lo expuesto anteriormente, es ambientalmente viable cumpliendo las recomendaciones y medidas correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, así como las siguientes condiciones:

1. *Protección de los servicios existentes*

Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará la continuidad de los servicios existentes, calles, carreteras locales, caminos vecinales, accesos a instalaciones industriales, etc, entre los que destaca la calle Rejas en el origen del proyecto y el cruce con la carretera M-216 (antigua M-2010). En particular se deberá restituir la tubería actualmente existente en la zona por donde se cruzará el río Jarama.

2. *Protección del sistema hidrológico*

Con objeto de no impactar significativamente a las condiciones del sistema hidrológico de la zona, caracterizado por la presencia del río Jarama y un potencial riesgo de inundación en el tramo comprendido entre este río y la N-II, al ser una zona llana con desfavorables condiciones de drenaje, según se indica en el estudio de impacto ambiental, no se localizarán canteras ni préstamos, ni se verterán materiales, ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que directamente o por escorrentía o erosión, se afecte a dicho sistema hidrológico. En particular, el puente sobre el río Jarama se diseñará, previa consulta a la Confederación Hidrográfica del Tajo, de manera que no represente una barrera ante posibles avenidas. Asimismo, en el cruce de este río, la franja de afección a la vegetación de ribera se limitará al ancho estricto necesario para la construcción de la estructura, colocando los estribos, al menos, a 5 metros a cada lado del cauce para respetar la permeabilidad de la fauna asociada a la citada vegetación. Como se indica en el punto 1 de este condicionado el proyecto afecta a una tubería situada en la zona por donde se cruza el río Jarama y que no existía cuando se redactó el estudio de impacto ambiental. A todos los efectos ambientales, el puente de paso de la citada tubería, formará parte del proyecto objeto de evaluación.

3. *Prevención del ruido*

El proyecto se desarrolla en gran parte por el polígono industrial de Coslada (calle Senda Galiana). No obstante y en previsión de que en un futuro pudieran existir en la zona otros tipos de asentamientos, a continuación se indican los niveles máximos de inmisión sonora que no se deben sobrepasar, medidos en las áreas habitadas a 2 metros de las fachadas y para cualquier altura, para lo cual, se deberán diseñar y ejecutar las medidas adecuadas:

Zonas residenciales:

Leq. (7 h-23 h) menor que 65 dB (A).
Leq. (23 h-7 h) menor que 55 dB (A).

Zonas de enseñanza y hospitalarias:

Leq. (7 h-23 h) menor que 55 dB (A).
Leq. (23 h-7 h) menor que 45 dB (A).

Zonas comerciales:

Leq. (7 h-23 h) menor que 70 dB (A).
Leq. (23 h-7 h) menor que 60 dB (A).

Zonas industriales:

Leq. (7 h-23 h) menor que 75 dB (A).
Leq. (23 h-7 h) menor que 70 dB (A).

Se considera zona sensible y serán objeto de un seguimiento especial las viviendas situadas en el barrio de la estación de Coslada, en el tramo situado entre la carretera M-216 y el río Jarama. Para ello, se tendrán en cuenta las medidas que se adopten sobre las mismas derivadas de la ampliación llevada a cabo en el aeropuerto de Barajas (Plan de Aislamiento Acústico), tales como reubicación de las viviendas, u otras medidas preventivas y correctoras. Por ello, antes de la licitación de las obras se remitirá la documentación justificada de la situación de estas viviendas y de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias adoptadas en consecuencia.

4. *Ocupación de suelo y efecto barrera*

Con el fin de disminuir la ocupación de suelo y el efecto barrera, en el tramo situado entre el cruce del río Jarama y la incorporación a la N-II, el trazado se aproximará al del ferrocarril Madrid-Barcelona lo máximo que permitan los condicionantes técnicos de ambas infraestructuras.

5. *Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico*

Ante la posibilidad, no contemplada en el Estudio de Impacto Ambiental, de la aparición de restos arqueológicos, se realizarán, en consulta con el órgano competente de la Comunidad de Madrid, las necesarias prospecciones de campo para el reconocimiento de potenciales restos arqueológicos a lo largo del trazado de la nueva vía.

En todo caso, además, el proyecto de construcción incorporará un programa de protección del patrimonio arqueológico compatible con el plan de obra, elaborado en consulta con el referido órgano competente.

6. *Explotación de nuevas canteras y zonas de préstamos*

Las canteras y zonas de préstamos utilizadas para la obtención de materiales, deberán disponer de las preceptivas autorizaciones y tener el consiguiente proyecto de restauración.

7. *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, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, en base a 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 y riberas del río Jarama.

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 desmonte 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 de Construcción.

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.

8. *Seguimiento y vigilancia*

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

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 el 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 Secretaría General de Medio Ambiente a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, 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 correctoras, 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) Informe paralelo al 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 la continuidad de los servicios existentes, a que se refiere la condición 1.

Informe sobre medidas de protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Emplazamiento de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 7.

Plan de Seguimiento Ambiental para la fase de explotación.

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

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el Proyecto, a que se refiere la condición 7.

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 Secretaría General de Medio Ambiente podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

9. *Documentación adicional*

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Secretaría General de Medio Ambiente, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Diseño de puentes y medidas relativas a la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 2.

Estudio acústico y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 3.

Memoria final de la prospección arqueológica, programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado y proyecto de traslado de bienes de interés etnográfico, a que se refiere la condición 5.

Emplazamiento de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, y, en su caso, estudio específico de nuevos emplazamientos con cartografía de zonas de exclusión, a que se refiere la condición 6.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 7.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 8.

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, 27 de diciembre de 1999.—El Secretario general, Juan Luis Muriel Gómez.

ANEXO I

Resultado de las consultas realizadas

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Madrid	X
Agencia de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Madrid	X
ICONA	X
Ayuntamiento de Madrid	X
Grupo Ecologista de Agrónomos. Escuela Técnica Superior de Ingenieros Agrónomos	—
CODA	—
Cátedra de Ecología de la Facultad de Ciencia de la Universidad Autónoma de Madrid	—
Departamento de Ecología de la Facultad de Biología de la Universidad Complutense de Madrid	—
Cátedra de Ordenación del Territorio de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos de la Universidad Politécnica de Madrid	—
Cátedra de Planificación y Proyectos de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Montes de la Universidad Politécnica de Madrid	—

Resumen de las respuestas recibidas:

La Delegación del Gobierno considera que no existen observaciones que realizar al proyecto.

La Agencia de Medio Ambiente señala los efectos que se deben considerar al realizar el proyecto:

- Efectos sobre el paisaje.
- Impacto sónico.
- Efectos sobre la calidad del aire.
- Estudio de la estabilidad de los taludes.
- Posibles modificaciones del régimen hidrológico.
- Efecto barrera.
- Movimientos de materiales y tierras, así como zonas de vertido.

El ICONA considera que no afecta a ningún espacio natural, protegido o no, cuya integridad ecológica debe ser preservada, ni a especies de flora y fauna cuyos hábitats deban ser preservados al amparo de la legislación vigente.

El Ayuntamiento de Madrid centra sus sugerencias en la necesidad del control acústico derivado del tráfico previsto en la carretera en cuestión, atendiendo a dos grados:

1. Niveles sonoros inferiores a los valores máximos autorizados o recomendados.

En ese caso, mínima variación posible de las condiciones acústicas existentes, y aún así, cuando se «puedan producir perjuicios a explotaciones o asentamientos circundantes ya establecidos, se deberán estudiar sistemas

de control acústico para su disminución, y en su caso, compensaciones a los titulares de las mismas».

2. En aquellos lugares en donde se superen los valores máximos autorizados o recomendados, se deberán proyectar sistemas de aislamiento y control acústico que impide dicha superación; y si, aún con soluciones técnicas, se vieran muy alteradas las condiciones naturales, «se debería realizar un estudio de recalificación de los terrenos afectados, para darles una calificación concordante con los nuevos niveles sonoros e incluso, si ello fuera preciso, calificarlos de zona de servidumbre sonora».

ANEXO II

Descripción del proyecto

Las características generales del proyecto para las dos alternativas consideradas, son las siguientes:

Velocidad del proyecto: 80 km/h.

Doble calzada de 7,00 m.

Arcén exterior: 2,50 m.

Arcén interior: 1,00 m.

Se justificará la anchura de la mediana.

Alternativas consideradas:

Alternativa A:

La Alternativa A en su origen enlaza con la calle Rejas, punto kilométrico 0,000, el trazado una vez rebasada la calle Rejas, se sitúa siguiendo la calle Senda Galiana cuya calzada se amplía, con una sección tipo constituida por dos calzadas de 7 metros, mediana entre bandas blancas de 3 metros, arcenes exteriores de 2,50 metros y aceras de 2,00 metros, siendo su ancho total de 26 metros, que es la franja de reserva, ofrecida por el Ayuntamiento de Coslada.

El trazado abandona la calle Senda Galiana, en las proximidades de la intersección actual con la carretera M-216, atravesando esta carretera mediante un paso inferior.

Se abandona el término municipal de Coslada salvando el río Jarama con un puente de 200 metros de longitud entre los puntos kilométricos 0,890 y 1,090.

Una vez rebasado el río, el trazado se desarrolla por la franja prevista en el Plan General de Ordenación Urbana de San Fernando de Henares, entre la vía del ferrocarril Madrid-Barcelona y la zona calificada como de uso industrial y terciario.

A partir del punto kilométrico 1,886 el trazado gira primero hacia el norte y posteriormente hacia el Este, para situarse paralelo a la carretera del INIA, desarrollándose por terreno rural.

El trazado del tronco termina en el punto kilométrico 2,750, desarrollándose a partir de este punto los dos ramales de conexión con la N-II.

El ramal que sirve al movimiento, Barcelona-Madrid, se desarrolla por la margen izquierda de la N-II, por terrenos calificados como rústicos, afectando su trazado a dos naves antiguas fuera de calificación en el Plan General de Ordenación Urbana de San Fernando de Henares.

El ramal que sirve al movimiento sentido Barcelona salva el acceso al polígono industrial de San Fernando mediante una estructura, entre los puntos kilométricos 2,995 y 3,030.

Alternativa B:

La alternativa B es prácticamente coincidente con la alternativa A, desde el origen hasta el punto kilométrico 1,850, en donde termina el trazado del tronco, con las calzadas en paralelo, de esta segunda alternativa.

A partir de este punto se separan los dos ramales de conexión con la N-II.

El ramal que sirve al movimiento Barcelona-Madrid una vez rebasado el punto kilométrico 1,850 gira hacia el norte, desarrollándose por terrenos calificados como rústicos. Entre los puntos kilométricos 2,545 y 2,625, salva la N-II mediante una estructura.

El trazado en esta zona se mantiene por la margen izquierda de la N-II, pasando en el punto kilométrico 3,060 sobre el extremo de la boquilla del paso inferior de la carretera del INIA.

El ramal que sirve al movimiento Madrid-Barcelona se inicia en el punto kilométrico 1,850, girando primero hacia el norte y posteriormente hacia el Este. En el punto kilométrico 2,550 repone la conexión de los polígonos de San Fernando y Torrejón con Madrid, a través de la carretera del INIA.

Entre los puntos kilométricos 2,995 y 3,030 salva el acceso al polígono industrial de San Fernando mediante una estructura.

Selección de Alternativas:

Analizadas las dos alternativas, la Dirección General de Carreteras considera como opción más recomendable la «Alternativa A», consistente en un tronco con dos calzadas de 7 metros y arcones exteriores de 2,50 metros con 2.750 metros de longitud, a partir de ese punto dos ramales de conexión con la N-II con 1.156 metros de longitud por la derecha y 1.375 metros por la izquierda y 7 metros de calzada, con arcones exteriores de 2,50 metros e interiores de 1,00 metro en ambos ramales.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido:

El estudio en sus epígrafes, se estructura con arreglo a lo establecido en el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, en su artículo 7, desarrollando un inventario ambiental sobre el medio físico y socio-económico.

Asimismo realizada una valoración cualitativa de los distintos aspectos ambientales, así como de las medidas minimizadoras de esos impactos:

Medio físico:

El clima no sufre alteración alguna por efecto de la construcción de la carretera propuesta, dado el pequeño alcance que la actuación puede tener sobre este factor ambiental.

Los aspectos geomorfológicos serán los que más alterados resulten dado el diseño en terraplén de la mayor parte de la traza. En cualquier caso y puesto que éstos no presentan problemas desde el punto de vista de la revegetación, el impacto será bajo.

En cuanto a Hidrología e Hidrogeología se ha diseñado un puente sobre el río Jarama, no viéndose afectada la circulación superficial. Se proponen medias preventivas para evitar posibles impactos en el acuífero. Impacto medio.

Los suelos presentan en general un alto valor por su calidad y productividad al corresponder a zonas de vega. El impacto no obstante, puede calificarse como bajo debido a la situación preoperacional existente: reducción del espacio agrario por la presión del suelo industrial y dificultades derivadas del encajamiento de las parcelas disponibles entre la carretera N-II y la vía férrea.

La vegetación natural sólo se ve afectada en la zona de ribera del río Jarama, donde las medidas preventivas deben tener especial relevancia en la fase de construcción, ya que, el precario estado en el que se encuentra esta zona puede derivar, si se daña gravemente, en un deterioro irreversible. El impacto previsto es medio.

Con respecto a la fauna, dado el alto grado de antropomorfización de la zona, sólo son de destacar las medidas propuestas en la fase de construcción, ya que la explotación de la actuación no supondrá graves alteraciones para las comunidades animales, seleccionadas y adaptadas a la presencia humana y sus actuaciones. por ello se considera impacto medio.

El paisaje es de baja calidad, siendo el número potencial de espectadores elevado y su visibilidad limitada por la infraestructura viaria cercana y las áreas industriales. El área más afectada corresponde a la ribera del Jarama, para la que se prevé un tratamiento paisajístico. El impacto será medio.

Medio humano:

La creación de esta nueva carretera supone un impacto positivo medio-alto, en cuanto al objetivo fundamental de movilidad lineal, haciendo más cómodo y rápido el trayecto.

Con la adecuada planificación considerada en el estudio informativo respecto a las entradas y salidas de vehículos de los sectores interiores del polígono industrial de Coslada pueden mantenerse niveles óptimos de fluidez de tráfico, por lo que el efecto barrera para los usuarios será bajo.

La ocupación del suelo afectará en pequeña medida debido a las condiciones antes citadas, por lo que puede considerarse el impacto como bajo, tanto en relación con la superficie ocupada como en cuanto a su capacidad productiva.

A pesar de la pequeña longitud de la ocupación, afectará a varias viviendas y naves industriales, por lo que el impacto será medio.

Los factores de ruido y contaminación del aire, como indicadores de la calidad de vida, presentan una doble vertiente: Positiva en el tramo paralelo de la N-II, en donde disminuye el tráfico, adquiriendo mayor flui-

dez, y negativa para la zona afectada por la nueva vía, donde el impacto es bajo por ser casi inexistente la población residente, salvo en la zona industrial del polígono industrial de Coslada, donde el impacto de ruido es alto, habiendo sido necesario la previsión de instalación de pantallas acústicas.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Alegaciones:

Durante el trámite de información pública se han presentado un total de 12 alegaciones, distribuidas de la siguiente forma:

Organismos de la Administración Central del Estado:

Confederación Hidrográfica del Tajo.

Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario.

Organismos de la Comunidad de Madrid:

Dirección General de Carreteras.

Ayuntamientos:

Ayuntamiento de San Fernando de Henares.

El resto de las alegaciones presentadas (ocho) corresponden a empresas o particulares.

Resumen del contenido ambiental más significativo de las alegaciones:

La Confederación Hidrográfica del Tajo indica que, con la información aportada en el estudio, no se puede pronunciar sobre la capacidad de desagüe del futuro puente sobre el río Jarama.

La Dirección General de Infraestructura del Transporte Ferroviario informa que, la alternativa A, afecta a la línea de ferrocarril que discurre al Oeste de la traza, invadiendo entre los puntos kilométricos 1,500 y 2,000, la zona de dominio público de la línea de ferrocarril Madrid-Barcelona, llegando a afectar a los pies de los terraplenes.

El resto de las alegaciones se refieren a aspectos relacionados con ocupaciones de suelo, separación de fincas, conexiones, accesibilidad y afecciones a zonas de posible desarrollo urbanístico, que deberán ser tenidas en cuenta en la elaboración del proyecto de construcción, así como en el proceso de expropiación.

JUNTA ELECTORAL CENTRAL

1163

RESOLUCIÓN de 18 de enero de 2000, del Presidente de la Junta Electoral Central, por la que se hace pública la comunicación por el Director del programa «Campo Abierto», que se emite en las cadenas de televisión Canal Sur y Televisión Autónoma de Canarias y en el canal satelital Andalucía TV, de las entrevistas programadas con distintos representantes de entidades políticas con motivo de la convocatoria de elecciones generales y al Parlamento andaluz.

En cumplimiento de lo previsto en el párrafo segundo de la norma sexta de la Instrucción de esta Junta Electoral Central de 13 de septiembre de 1999, en desarrollo del artículo 66 de la Ley Orgánica del Régimen Electoral General, se ordena la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del anuncio de que por el Director del programa «Campo Abierto» —que se emite en las cadenas de televisión Canal Sur y Televisión Autónoma de Canarias y en el canal satelital Andalucía TV— se han puesto en conocimiento de esta Junta las entrevistas programadas en el mencionado programa con distintos representantes de entidades políticas con motivo de la convocatoria de elecciones generales y al Parlamento andaluz.

A tenor de lo previsto en la citada Instrucción, las entidades políticas afectadas podrán examinar dicha programación de entrevistas en las dependencias de esta Junta Electoral Central, en el plazo preclusivo de un día desde la publicación de esta Resolución, y formular los recursos que estimen pertinentes.

Palacio del Congreso de los Diputados, 18 de enero de 2000.—El Presidente, Juan Antonio Xiol Ríos.