2. Los órganos y organismos que hayan solicitado participar en el premio deberán tener aprobada su carta de servicios antes del 30 de octubre del año 2000.

3. Los órganos y organismos que reúnan las condiciones de participación y se hayan inscrito en el plazo previsto elaborarán una Memoria descriptiva de su funcionamiento, que será remitida al Director general de Inspección, Simplificación y Calidad de los Servicios, por cualquiera de los medios citados en el punto uno de este apartado, antes del 30 de octubre del año 2000.

4. La Memoria tendrá una extensión máxima de 75 páginas numeradas, en A4, mecanografiadas por una sola cara, con un tamaño mínimo de letra de 10 puntos, y describirá el funcionamiento del órgano u organismo de acuerdo con el modelo europeo de Gestión de Calidad adaptado a las unidades administrativas. Si la Memoria contuviese más de 75 páginas, las adicionales no se tendrán en cuenta a la hora de su evaluación.

El modelo citado estará disponible en la Dirección General de Inspección, Simplificación y Calidad de los Servicios, así como en su página Web:

http://www.igsap.map.es/calidad/premios.htm

Quinto. *Criterios para la concesión del premio y de las menciones.*—Para la evaluación de las candidaturas y la concesión del premio y, en su caso, de las menciones, se tendrá en cuenta el modelo europeo de Gestión de Calidad de la Fundación Europea para la Gestión de Calidad, en su adaptación a las unidades administrativas, al que se hace referencia en la base cuarta, punto 4, último párrafo.

Sexto. *Fases del proceso de concesión.*—1. El proceso constará de dos fases. En la primera se evaluarán las Memorias y, de acuerdo con lo que disponga el Jurado, se podrán visitar los órganos u organismos, elaborándose el correspondiente informe de evaluación. En la segunda, el Jurado propondrá la concesión del premio y, en su caso, de las menciones honoríficas.

2. Para la realización de la evaluación se constituirán los equipos de evaluación que sean precisos, que estarán integrados por funcionarios y expertos en el modelo europeo de Gestión de Calidad, designados por el Director general de Inspección, Simplificación y Calidad de los Servicios, de entre quienes estuvieran acreditados como evaluadores del modelo europeo de Gestión de Calidad, por el Club Gestión de Calidad, representante para España de la Fundación Europea para la Gestión de Calidad.

Séptimo. *Jurado.*—1. El Jurado estará constituido por cinco miembros designados por el Ministro de Administraciones Públicas, entre personas de reconocida experiencia en la Administración o en la gestión de calidad. La presidencia del Jurado recaerá en el miembro que el Ministro determine al efectuar la designación y deberá tratarse de un profesional de reconocido prestigio en el ámbito de la calidad. Actuará de Secretario, con voz, pero sin voto, el Director general de Inspección, Simplificación y Calidad de los Servicios. Un funcionario de la Dirección General de Inspección, Simplificación y Calidad de los Servicios, designado por su Director general, actuará como Secretario de actas con voz, pero sin voto.

2. El Jurado emitirá una propuesta que será elevada al Ministro de Administraciones Públicas, que resolverá la concesión del premio y, en su caso, las menciones honoríficas.

3. El funcionamiento del Jurado se regulará por las normas contenidas en el capítulo II del título II de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

4. La resolución del premio se publicará en el «Boletín Oficial del Estado».

Octavo. *Compromisos del Ministerio de Administraciones Públicas y de los órganos y organismos.*—1. Las personas que intervengan en el proceso de organización y evaluación y concesión de premio guardarán la debida confidencialidad sobre los resultados de las evaluaciones que se efectúen a los órganos y organismos que se presenten.

2. A cada órgano y organismo evaluado se le proporcionará una información detallada de los resultados de su evaluación, así como orientación para acometer futuras acciones de mejora.

3. El órgano u organismo premiado, así como los que hayan obtenido una mención honorífica, se comprometen a participar en las acciones de difusión de las mejores prácticas que se realicen directamente por el Ministerio de Administraciones Públicas o en colaboración con el Club Gestión de Calidad o la Fundación Europea para la Gestión de Calidad. Igualmente, podrán publicarse las Memorias presentadas por estos órganos u organismos.

4. El órgano u organismo ganador del premio, así como los que hayan recibido las menciones honoríficas podrán beneficiarse de los efectos previstos en el artículo 15 del Real Decreto 1259/1999, de 16 de julio:

Hacer constar en sus publicaciones y material impreso, durante los tres años siguientes, la circunstancia de haber obtenido el premio o la mención honorífica.

Anunciarlo en sus instalaciones por tiempo indefinido.

Otorgar el reconocimiento que estimen oportuno al personal que haya participado en las acciones conducentes a la obtención del premio o de las menciones. En todo caso, estos reconocimientos tendrán la consideración prevista en el artículo 66.1.a) de la Ley articulada de funcionarios civiles del Estado, y se anotarán en el Registro Central de Personal, a tenor de lo establecido en el artículo 13 de su Reglamento, modificado por el Real Decreto 2073/1999, de 30 de diciembre.

5. La participación del personal de la organización receptora del premio en las acciones conducentes a la obtención del mismo podrá ser tenida en cuenta por los órganos competentes a efectos de la retribución por el complemento de productividad, de acuerdo con la normativa de aplicación.

Noveno. *Organización.*—Corresponde a la Secretaría de Estado para la Administración Pública dictar las instrucciones y Resoluciones que procedan para su desarrollo de acuerdo con lo establecido en la normativa de creación y en esta convocatoria y se autoriza a la Dirección General de Inspección, Simplificación y Calidad de los Servicios para la instrucción del procedimiento y la organización del proceso de concesión del premio.

Décimo. *Aceptación de la convocatoria.*—La presentación de candidaturas es voluntaria y supone la aceptación de las disposiciones contenidas en la presente Orden.

Undécimo. *Entrada en vigor.*—La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 25 de enero de 2000.

ACEBES PANIAGUA

ANEXO

Solicitud de participación en el Premio anual a la Calidad en la Administración General del Estado

I. *Datos de la unidad solicitante*

Denominación .....
Dirección ..... Teléfono .....
Organismo autónomo/ente público .....
Ministerio .....
Responsable (nombre y cargo) .....
Persona de contacto ..... Teléfono .....
Número de empleados .....
Principales actividades y funciones .....
Principales servicios prestados al ciudadano .....

El solicitante declara ser ciertos los datos consignados en la presente solicitud y aceptar las bases del Premio a la Calidad en la Administración General del Estado para el año 2000.

Madrid, ... de ..... de .....

Firma del responsable,

Ilmo. Sr. Director general de Inspección, Simplificación y Calidad de los Servicios. MAP.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

2593 *RESOLUCIÓN de 20 de enero de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la autovía M-50, tramo: M-607 (autovía de Colmenar) N-IV, subtramo: N-I, N-II.*

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 la obra, instalación o actividad de las 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 5 de julio de 1996, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la memoria-resumen conjunta de los estudios informativos de la M-50 oeste, M-50 este, variante de la N-V, variante de la N-III y variante de la N-IV, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Dicha memoria-resumen, para el subtramo de la M-50 objeto de la presente declaración, consideraba básicamente dos grupos de soluciones dependiendo del punto de cruce de la carretera N-II: Entre San Fernando de Henares y Torrejón de Ardoz (grupo 1) o entre éste y Alcalá de Henares (grupo 2). La 1-A deja al oeste la urbanización «Los Berrocales», mientras que en la 1-D queda al Este; la solución 2-C discurre próxima al límite Norte de la base aérea de Torrejón de Ardoz, mientras que la solución 2-A rodea Daganzo de Arriba por el norte.

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 previsiblemente afectadas, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 19 de septiembre de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas relativas al subtramo objeto de la presente declaración de impacto ambiental, se recogen en el anejo I.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental, comprendido dentro del estudio informativo, se recogen en el anejo II.

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» (23 de junio de 1997) y en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid» (23 de junio de 1997), en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Un resumen del resultado del trámite de información pública del estudio de impacto ambiental, en lo que se refiere al subtramo objeto de la presente declaración, se acompaña como anejo III.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 8 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 informativo, estudio de impacto ambiental y resultado de la información pública, para que formulase la declaración de impacto ambiental.

Con fecha 13 de abril de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió un informe a la Dirección General de Carreteras en el que se exponían las razones por las que, con el expediente remitido, no era posible realizar una correcta evaluación ambiental: Introducción de una nueva alternativa, denominada XX, constituida por un tramo (correspondiente a la futura M-100, cuya titularidad correspondería a la Comunidad de Madrid) no construido y cuya evaluación ambiental no se había realizado pero sí se prejuzgaba, que además atraviesa la ZEPA número 139, «Estepas cerealistas de los ríos Jarama y Henares»; no consideración del proyecto de la M-45 en el análisis de impacto y evaluación de alternativas realizados en el estudio de impacto ambiental remitido, a pesar de que la proyectada M-45 suponía abrir un nuevo corredor sobre la ZEPA número 142, «Cortados y cantiles de los ríos Manzanares y Jarama» y el «Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Jarama y Henares» y que dicha infraestructura podía producir efectos sinérgicos con la sometida a evaluación; ausencia del análisis de las repercusiones de la infraestructura proyectada sobre las especies que han motivado la designación de la ZEPA y, en especial, sobre la colonia de cernícalo primilla de Perales del Río (una de las tres especies que ha motivado la declaración de la ZEPA y catalogada «en peligro de extinción» en la Comunidad de Madrid); no consideración de posibles soluciones de menor impacto respecto a la ZEPA número 142 e incumplimiento de la Directiva 92/43/CE y el Real Decreto 1997/1995; variación sustancial entre la actuación sobre la que se pretendía formular declaración de impacto ambiental y la contemplada en el estudio de impacto ambiental; así como no consideración de soluciones que a priori parecían de menor impacto ambiental en el tramo entre la M-607 y la N-I, tal como se había indicado en el informe de remisión de las consultas previas a la Dirección General de Carreteras. Por todo ello, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estimó necesaria la realización de un nuevo estudio de impacto ambiental y una nueva información pública del mismo, por lo que se devolvió a la Dirección General de Carreteras el expediente remitido.

Con fecha 21 de mayo de 1998 la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un informe discrepando de las argumentaciones expuestas por ésta en su escrito de 13 de abril de 1998.

Con fecha 11 de junio de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental contestó a la Dirección General de Carreteras mediante un informe en el que se rebatían las consideraciones expuestas por esta última Dirección General y se ratificaba en lo expuesto en el escrito de 13 de abril de 1998.

Con fecha 19 de noviembre de 1998, el Subdirector general de Planificación de la Dirección General de Carreteras remitió escrito a la Subdirección General de Evaluación Ambiental y Actuaciones Sectoriales, en el que se indicaba que se iba a realizar la revisión de alguno de los trazados propuestos y solicitaba la interrupción temporal de la tramitación del expediente hasta que se remitiesen los documentos definitivos. Con fecha 1 de diciembre de 1998, el Director general de Carreteras remitió escrito a la Directora general de Calidad y Evaluación Ambiental solicitando la declaración de impacto ambiental sobre el trazado de las soluciones denominadas grupo 1, que discurren entre San Fernando de Henares y Torrejón de Ardoz, entre la N-I y la N-IV; asimismo informaba que se estaba realizando el estudio del impacto acumulado de las diversas infraestructuras sobre la ZEPA número 142 y de las medidas compensatorias, solicitado, entre otros, en el escrito de 11 de marzo de 1998 de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental; también indicaba que en breve sería remitido a dicha Dirección General como información complementaria.

Con fecha 3 de diciembre de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental contestó a la Dirección General de Carreteras con un informe en el que se exponía la imposibilidad de formular dicha declaración de impacto ambiental, debido a las deficiencias del estudio de impacto ambiental sometido a información pública, puestas de manifiesto ya en el escrito de 11 de marzo de 1998. En el mismo se recordaba que la necesidad de realizar los estudios solicitados y su sometimiento a información pública venían impuestos por la legislación vigente.

Tras diversos escritos de ambas Direcciones Generales, con fecha 1 de marzo de 1999, se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el Borrador del «Estudio de Impacto Acumulado de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa y las Autopistas R-3, M-45 y M-50 sobre la ZEPA número 142». Con fecha 15 de marzo de 1999, esta Dirección General remitió un informe sobre el mismo al Ministerio de Fomento, en el que se manifestaban discrepancias con la evaluación del impacto acumulado realizada, al haber encontrado carencias y contradicciones en la misma, y se resaltaba la imprescindible necesidad de un mayor grado de definición en las medidas compensatorias, dado que éstas son pieza clave para la viabilidad ambiental de estos proyectos.

Con fecha 18 de marzo de 1999, la Dirección General de Carreteras sometió a información pública varios documentos relativos a la M-50 y las autovías radiales, encontrándose entre ellos el estudio cuyo borrador se menciona en el párrafo anterior, el «Informe sobre el interés público de primer orden por razones de índole social y económica de la construcción de la autovía orbital M-50 y las nuevas radiales R-2, R-3, R-4 y R-5 en la región de Madrid» y el «documento de alternativas de trazado de la autovía de circunvalación M-50 compatibles con el cumplimiento de la Directiva 92/43/CEE y estudio de impacto ambiental» (documento número de la información pública).

Con fecha 10 de mayo de 1999, el Ministerio de Fomento remitió al Ministerio de Medio Ambiente el expediente de la información pública de diversos documentos relativos a la M-50 y autovías radiales, realizada conforme a lo previsto en la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, con el fin de que, por lo que respecta a la M-50 este, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental elaborase la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental. El Documento número 4 contiene una justificación de la necesidad de la M-50 por razones de interés público, una justificación de la inexistencia de alternativas que no afecten a la ZEPA número 142, la desestimación de la alternativa XX y la selección de la alternativa IV contemplada en el estudio informativo sometido a información pública en junio de 1997, así como la propuesta de nuevas alternativas en el subtramo entre la N-IV y la N-II.

Un resumen de las alegaciones presentadas al documento número 4, en lo que se refiere al subtramo objeto de la presente declaración de impacto ambiental, se recoge en el anejo IV.

Con fecha 18 de junio de 1999, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió al Ministerio de Fomento un informe en relación a la solicitud de formulación de declaración de impacto ambiental de la M-50 este, en el que se expresaba que, tal como ya se había venido indicando desde el 24 de febrero de 1999 al Ministerio de Fomento, las variaciones de trazado propuestas entre la N-II y la N-IV en el documento número 4 eran variaciones sustanciales del proyecto (20 kilómetros sobre los 46 kilómetros que constituyen el total del proyecto contemplado en el documento número 4: N-I hasta N-IV) y que además afectaban a la ZEPA número 142, al Parque Regional del Sureste y al hábitat del cernícalo primilla, por lo que no era admisible asumir dicho Estudio como válido para los nuevos trazados propuestos. Asimismo, se indicaba la falta de definición de los nuevos trazados propuestos y la imposibilidad de considerar el documento número 4 como un estudio de impacto ambiental. Por todo ello, se concluía sobre la necesidad de realizar un estudio de impacto ambiental sobre dichos trazados y someterlo a información pública.

Con fecha 29 de julio de 1999, en una reunión conjunta de representantes de los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente, teniendo en cuenta el punto de finalización de la M-45 en la N-II y su avanzado estado de ejecución, se acordó formular la declaración de impacto ambiental de la M-50 este en el subtramo entre la N-I y la N-II, desechando la realización de las soluciones que discurren por la ZEPA número 139, lo que implica abandonar el paso de la N-II entre Torrejón de Ardoz y Alcalá de Henares, y descartando la realización del subtramo entre la autovía M-607 y la N-I. Con objeto de poder formular la declaración de impacto ambiental, restringida al subtramo mencionado y desechadas las soluciones 2 y la alternativa XX que afectan a la ZEPA número 139, con fecha 2 de agosto de 1999, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a la Dirección General de Carreteras información complementaria sobre el subtramo entre la N-I y la N-II respecto al estudio informativo sometido a información pública en junio de 1997, consistente en un estudio de impacto ambiental de las modificaciones previstas respecto al trazado contemplado en dicho estudio informativo. Estas modificaciones corresponden a las siguientes zonas: el área de enlace de la M-50 y la M-45 con la N-II, con objeto de compatibilizar la infraestructura proyectada con la M-45 y los requerimientos del plan director de la ampliación del aeropuerto de Barajas; el área próxima a la urbanización «Los Berrocales», con el objeto de minimizar la afección a dicha urbanización; el área de trazado conjunto con la R-2 desde aproximadamente el punto kilométrico 31,500 de la R-2 hasta pasado el cruce del río Jarama, para conseguir un tronco común de ambas infraestructuras, minimizando sus impactos y buscando el mejor lugar para cruzar el río; por último, el área de enlace con la N-I, para minimizar la afección al arroyo Quiñones y contemplar la modificación del punto final de la infraestructura proyectada respecto a lo contemplado en el estudio informativo.

Con fecha 24 de agosto de 1999, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el documento complementario solicitado («M-50, N-II — N-I. Documento de alternativas de trazado. Documento complementario»). Dado que en él no se incluía toda la información solicitada, a requerimiento de ésta última Dirección General, el 20 de octubre de 1999 fue remitida más documentación («M-50, N-II — N-I. Documento de alternativas de trazado. Datos complementarios»).

Una síntesis del contenido de ambos documentos aparece recogida en el anejo V.

En ninguno de los dos documentos se incluía el solicitado análisis de la afección de las soluciones contempladas sobre las poblaciones de avutardas de la zona sur de Cobeña, por lo que, con fecha 28 de octubre de 1999 se reiteró la solicitud de esta documentación a la Dirección General de Carreteras. En el oficio se solicitaba la comparación de las dos alternativas concretas de unión de la M-50 y la R-2 (2.1 y 2.2), planteadas con el fin de lograr un tronco común para la R-2 y la M-50 en el área en que discurren próximas, a efectos de determinar cuál de ellas resultaría menos perjudicial para la población de avutardas de la zona.

Posteriormente, con fecha 2 de diciembre de 1999, se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un informe de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional de la Comunidad de Madrid, titulado «Informe sobre la afección medioambiental de la autopista M-50 en el término municipal de Paracuellos de Jarama», en el que se pronuncia sobre los aspectos solicitados por el Ministerio de Fomento: Inclusión en la ZEPA del terreno por el que discurre la M-50 en la zona de Paracuellos de Jarama, inclusión o intención por parte de la Comunidad de Madrid de incluir dicho terreno en la propuesta de lugares de importancia comunitaria para formar parte de la Red Natura 2000, ratificación de si el área es zona de campeo de avutardas y compatibilidad de la M-50 con la población de avutardas de la ZEPA.

Un resumen de dicho informe se recoge en el anejo VI.

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 en los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la «Autovía M-50, tramo: M-607 (autovía de Colmenar)-N-IV, subtramo: N-I — N-II».

Declaración de impacto ambiental

Para formular la declaración de impacto ambiental del subtramo entre la N-I y la N-II se han tenido en cuenta las circunstancias actuales: estado de avanzada ejecución de las obras de la M-45 y punto de finalización de ésta en la N-II, así como desestimación de las alternativas que cruzan la ZEPA número 139 «Estepas cerealistas de los ríos Jarama y Henares» y, por tanto, de las alternativas que cruzan la N-II entre Torrejón de Ardoz y Alcalá de Henares.

Examinada la documentación contenida en el expediente de evaluación de impacto ambiental, junto con los informes de la Dirección General de Conservación de la Naturaleza y de un técnico experto en dicha especie del Consejo Superior de Investigaciones Científicas que lleva numerosos años realizando el estudio y seguimiento de las poblaciones de avutardas en la zona, se considera que:

La solución 1.1 + 1, con las dos posibles modificaciones de trazado (2.1 y 2.2) estudiadas en el documento complementario al que se refiere el anejo V, afecta significativamente al área de nidificación y de dispersión posreproductiva de avutardas del sur de Cobeña, entre las localidades de Paracuellos de Jarama y Ajalvir. Asimismo, ambas soluciones, ya con un trazado común, afectan directamente a una de las zonas de exhibición nupcial de machos de avutarda del «lek» del sur de Cobeña, en torno al cerro de La Mesilla, situado al oeste de Ajalvir. En el informe de la Comunidad de Madrid se reconoce que existe afección y se solicitan medidas correctoras y compensatorias de la misma. Los trazados planteados afectan al área importante para las aves número 74, denominada «Talamanca-Camarma», y a poblaciones de avutardas que, aunque se encuentran fuera de los límites de la ZEPA número 139 «Estepas cerealistas de los ríos Jarama y Henares», están ligadas a la población de avutardas de la ZEPA que motivaron la declaración de este espacio, existiendo un constatado flujo de individuos entre ellas.

El planeamiento urbanístico previsto de Paracuellos de Jarama, en el caso de llegar a ejecutarse, afectaría definitivamente a toda esta población.

La solución 1.1 + 1 con las dos posibles modificaciones de trazado contempladas en el entorno del cruce del Jarama, 3.1 y 3.2, afecta ineludiblemente a la zona denominada «Curso y riberas del río Jarama desde la desembocadura del río Lozoya hasta el cruce con el ferrocarril Madrid-Barcelona, a la altura de San Fernando de Henares», que se encuentra incluida dentro de la zona propuesta por la Comunidad de Madrid como lugar de importancia comunitaria (LIC) «Cuenca de los ríos Jarama y Henares». Ambas modificaciones de trazado afectan a hábitat de la Directiva 42/93/CE, no prioritarios, deduciéndose del estudio complementario recogido en el anejo V la menor afección a la vegetación de la denominada 3.2.

La presente declaración de impacto ambiental incluye el trazado de la M-50 entre la N-II y la N-I, así como el trazado de la variante de la N-I. No obstante, los ramales de enlace con el tramo sur de la M-50 y la M-45 quedan excluidos y serán contemplados por la declaración de impacto ambiental del tramo de la M-50 entre la N-IV y la N-II.

En consecuencia, examinada la documentación contenida en el expediente, se considera que de las dos soluciones contempladas en el estudio informativo que cruzan la N-II entre San Fernando de Henares y Torrejón de Ardoz, la integrada por la 1.1 y, desde el punto kilométrico 34,500, por la 1 hasta el cruce con la N-I, con las modificaciones de trazado propuestas 2.1 y 3.2, y modificada de acuerdo con el condicionado de la presente declaración, es la menos desfavorable para el medio ambiente. No obstante, si el promotor decidiera ejecutar una solución, la 2.2, más oriental que la 2.1, deberá desplazar la misma hacia el oeste de acuerdo con lo expuesto en la condición 3, así como cumplir el resto del condicionado que sea de aplicación en el tramo correspondiente.

En consecuencia, en el proyecto de trazado y construcción que desarrolle la solución básica 1 + 1.1, así como en su ejecución y explotación, se

deberán observar las recomendaciones y medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental en lo que no se opongan a la presente declaración y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Protección del área propuesta como LIC «Cuenca de los ríos Jarama y Henares».—Dado que la zona denominada «curso y riberas del río Jarama desde la desembocadura del río Lozoya hasta el cruce con el ferrocarril Madrid-Barcelona, a la altura de San Fernando de Henares» se encuentra incluida dentro de la zona propuesta por la Comunidad de Madrid como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «Cuenca de los ríos Jarama y Henares», de acuerdo con lo establecido en el artículo 10 de la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres y en el articulo 7 del Real Decreto 1997/1995, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de la fauna y flora silvestres, reforzado por el principio de prevención en el que se basan los artículos 24, 24.2 y 7 de la Ley 4/1989, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres, las autoridades, en el marco de sus políticas de ordenación del territorio y de desarrollo, prestarán especial atención a la protección preventiva de espacios con estructura lineal, como los ríos con sus correspondientes riberas, que desempeñan una función especial como corredores biológicos, garantizando que la coherencia global de Natura 2000 quede protegida, por lo que, tal como prevé el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental (Real Decreto 1131/1988) se tomarán las medidas necesarias para compensar los efectos negativos significativos de la infraestructura proyectada.

A estos efectos, se redactará un proyecto de medidas preventivas, correctoras y compensatorias de la afección que comporta el cruce de la infraestructura en el entorno del río Jarama, incorporándolo, con el nivel de detalle que reglamentariamente le corresponda, al anteproyecto y posteriormente, con el correspondiente detalle en la definición, al proyecto de construcción, en capítulo independiente, con anterioridad a la aprobación del mismo. Dicho capítulo deberá constar de memoria, pliego de condiciones técnicas, planos y presupuesto con nivel de detalle de proyecto de construcción. Asimismo, para cada medida compensatoria deberá especificarse su justificación, el impacto que compensa, la fase o época de aplicación, la estimación de su eficacia, el responsable de su aplicación y financiación, la garantía del mantenimiento de la propia medida o de sus efectos y el plan de seguimiento de su eficacia.

2. Protección de las poblaciones de avifauna asociada a las poblaciones de la ZEPA y dentro de la IBA.—Dada la afección significativa a la IBA número 74 «Talamanca-Camarma» y a las áreas de reproducción y campeo de la población de avutardas del sur de Cobeña, que, a pesar de estar localizadas fuera de los límites de la ZEPA número 139 «Estepas cerealistas de los ríos Jarama y Henares», se encuentran asociadas a la poblaciones de ésta, tal como demuestran los estudios realizados en el área, de acuerdo con lo establecido en los artículos 4.4 y 5.d de la Directiva 79/409/CEE, la Administración deberá esforzarse en evitar el deterioro de los hábitat y las perturbaciones durante el período de reproducción y crianza de esta especie y otras aves esteparias de la zona afectada a pesar de estar fuera de la ZEPA.

Con objeto de minimizar y compensar dicha afección, se redactará un proyecto medidas preventivas, correctoras y compensatorias de la afección a las poblaciones de avutardas y otras aves esteparias, que se incorporará, con el nivel de detalle que le corresponda al anteproyecto y posteriormente, con el correspondiente detalle en la definición, al proyecto de construcción, en capítulo independiente, con anterioridad a la aprobación del mismo. Para dicho proyecto se aplicarán los mismos requerimientos que los exigidos en el proyecto exigido en la condición 1. En el diseño de las medidas correctoras deberá tenerse en cuenta el grado de eficacia de las adoptadas para la ya realizada variante de Cobeña, dado que, a pesar de las mismas, parece constatado que se ha producido una afección a las poblaciones de avutardas de este área.

Dado que la afección producida por la infraestructura recae sobre las mismas poblaciones de avutardas que la que originará la autopista de peaje R-2, las medidas se definirán y adoptarán de forma conjunta para ambas infraestructuras. Por tanto, deberán definirse con mayor precisión y completarse las medidas propuestas para la R-2.

Con objeto de minimizar la afección al núcleo avutardero del sur de Cobeña, además de la adecuación del trazado establecida en la condición 3, se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado desde el sur del paraje de Las Calabazas (punto kilométrico aproximado 34,000) hasta la bajada al río Jarama (punto kilométrico 39,500) de forma simultánea con el replanteo de las obras, limitándose ésta a la franja de ocupación de la explanación de la vía y restringiéndose la circulación de personal y maquinaria a la zona acotada. No se permitirá la apertura de caminos de obra en todo este tramo ni se utilizarán para acceder a la misma los caminos existentes al este del trazado.

En caso de ser necesario algún tendido eléctrico para la explotación del proyecto en este tramo, deberá justificarse su necesidad y su diseño, tanto de su trazado como de sus elementos, contemplándose la posibilidad de enterrarlo. En caso de justificarse su no enterramiento, deberá incorporar los dispositivos necesarios para facilitar su visualización y evitar la colisión de la avifauna; así como su aislamiento para evitar la electrocución de las aves. El proyecto de medidas compensatorias contemplará como objetivo prioritario el proyecto de enterramiento o desvío del tendido eléctrico de 220 kW de San Sebastián de los Reyes a Meco por el sudoeste, dada la elevada y comprobada mortandad de avutardas que está originando. En todo caso, y a la espera de que se proyecten y ejecuten dichas actuaciones, deberá procederse al balizamiento de los tramos que actualmente están identificados por su mayor siniestralidad.

Se suspenderá la realización de las obras durante el periodo de celo y reproducción, es decir, desde marzo a agosto, ambos inclusive, entre los puntos kilométricos 34,000-39,500. En el área comprendida entre los puntos kilométricos 37,500 y 39,500 se realizará un seguimiento continuado para garantizar el estricto cumplimiento de esta condición.

El plan de vigilancia y seguimiento incluirá un seguimiento de la eficacia de las medidas correctoras y compensatorias para la avifauna expuestas en la presente condición y en la condición 3, en función de cuyos resultados se inferirá la necesidad de su revisión.

3. Adecuación ambiental del trazado.—El trazado de la solución 1.1, continuada con la solución 1 desde el punto kilométrico 31,500 del estudio informativo sometido a información pública, deberá adaptarse en el trazado del anteproyecto que servirá de base para la concesión y en el trazado definitivo del proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

Con objeto de disminuir la afección acústica, la intrusión visual y la contaminación atmosférica sobre la urbanización «Los Berrocales de Jarama», el trazado se proyectará de forma que el borde de la calzada quede, en planta, al menos a 200 metros de las edificaciones de la mencionada urbanización y discurra en desmonte desde antes del cruce con la carretera de acceso a la urbanización (desde el punto kilométrico 29,400) hasta al menos el punto kilométrico 30,500. En el diseño de la traza se prestará especial atención al tramo del trazado más próximo a la urbanización (puntos kilométricos 30,000 al 30,500) con el objetivo de lograr la máxima ocultación y lejanía, pudiendo servir como referencia para dicho trazado la solución 1.4. del documento complementario. En los puntos singulares en los que la traza no pueda discurrir en desmonte, se dispondrán caballones, diques de tierra u otros elementos de los que se asegure su integración paisajística, de altura suficiente para que la infraestructura quede oculta desde la urbanización.

Con objeto de minimizar los impactos sinérgicos de la autopista de peaje R-2 y de la M-50, en todo el área en que discurren próximas, desde aproximadamente el punto kilométrico 34,000 hasta pasado el cruce del río Jarama, ambas infraestructuras discurrirán en un tronco común.

Con objeto de reducir la afección a las poblaciones de avutardas y otras aves esteparias, en la zona en que la traza atraviesa las áreas más sensibles identificadas en los informes disponibles, situadas aproximadamente entre los puntos kilométricos 34,000-39,500, el trazado discurrirá, siempre que técnicamente sea posible, en desmonte con una altura mínima de 4 metros. Dada la mayor afección, por proximidad e importancia del área afectada, que el trazado producirá al área situada en torno al cerro de La Mesilla, se prestará especial atención al diseño en planta y alzado buscando alcanzar el mayor ocultamiento de la infraestructura en el entorno de los puntos kilométricos 37,500-39,500, de manera que el área pueda seguir satisfaciendo los requerimientos actuales de hábitat de la especie y permita mantener la utilización actual de la misma por la especie. Entre los puntos kilométricos 34,000-39,500, si no se alcanzaran las mencionadas cotas de desmonte, se realizará un caballón paralelo a la traza en su margen Este, de las dimensiones necesarias para lograr, con las alturas del desmonte y del caballón, el aislamiento de la infraestructura respecto de las áreas de cría y/o campeo.

Con la misma finalidad mencionada en el párrafo anterior, se suprimirá la vía de servicio proyectada en la margen este de la traza y se reducirán las dimensiones de la mediana al mínimo previsto en el borrador de la «Instrucción de Carreteras, Norma 3.1-IC, Trazado» (diciembre, 1996) entre los puntos kilométricos 34,000-39,500, sin perjuicio de posibles posteriores ampliaciones de calzada que deberán estar debidamente justificadas en el anteproyecto que desarrolle la solución aprobada. El área de servicio que figura en el estudio informativo no se ubicará tampoco en este tramo. El enlace con la carretera M-113 se diseñará de forma que se minimice

la ocupación del suelo en el lado este de la carretera. Asimismo, no se ubicará ningún área de peaje de la R-2 en todo el citado tramo.

Teniendo presente que la solución menos desfavorable para las poblaciones de avutardas del sur de Cobeña es la correspondiente a la solución 1.1 + 1 del estudio informativo (2.1 del documento complementario), si el promotor decidiera ejecutar una solución situada más al este (solución 2.2 del estudio complementario), deberá desplazar el trazado común de la R-2 y la M-50 hacia el oeste desde el punto kilométrico 34,000 hasta alcanzar un mínimo de 300 metros medidos a la altura de la carretera de Paracuellos de Jarama a Ajalvir, para minimizar la afección a las avutardas, dado que discurrirá más alejada de las áreas de campeo y podrá ir en desmonte, y para no afectar, ni con la traza ni con el enlace de ambas, al cauce del arroyo Culebras, que quedará a unos 200 metros, siendo únicamente atravesado por la traza de la R-2. En este caso será también de aplicación lo dicho en los dos párrafos anteriores: En el tramo correspondiente al identificado en la solución 1.1 la traza discurrirá en desmonte y con las dimensiones establecidas, cumpliendo lo dispuesto respecto a las dimensiones del desmonte-caballón y respecto a la anchura de la mediana, vía de servicio, área de servicio, enlace y área de peaje.

Con objeto de minimizar la afección al entorno del río Jarama, además de lo que se establezca en el proyecto en exigencia de la condición 1, en todo el tramo comprendido entre los puntos kilométricos 39,500-41,500 se reducirán las dimensiones de la mediana al mínimo previsto en la instrucción de carreteras antes referida, se suprimirán las vías de servicio y no se ubicará el área de servicio.

Con objeto de minimizar la afección a la vegetación de ribera en el cruce del río Jarama, se desplazará la traza hacia el Norte desde el punto kilométrico 38,000 hasta alcanzar unos 750 metros medidos sobre el río, siguiendo la propuesta de modificación de trazado 3.2, recogida en el anejo V. El enlace en el que se separan la R-2 y la M-50 tras cruzar el río Jarama deberá ubicarse a una distancia suficiente como para no afectar a su vegetación de ribera y fuera de la zona declarada como LIC.

Con objeto de reducir la afección al arroyo Quiñones y a su vegetación de ribera, el enlace de la variante de la N-I se desplazará hacia el noreste la distancia suficiente para que los ramales del enlace no les afecten y sin, por ello, llegar a afectar al arroyo Viñuelas y a su vegetación de ribera. Con la misma finalidad, se suprimirán las vías de servicio de la variante de la N-I.

4. Prevención de la contaminación por ruido y la intrusión visual.—Teniendo en cuenta las modificaciones que se deriven de los ajustes de trazado requeridos en la condición 3, deberá realizarse a escala de proyecto de construcción el correspondiente estudio específico, que determinará los niveles sonoros previstos en la fase de explotación y el impacto visual de la nueva infraestructura respecto a la situación actual sin proyecto, determinando la necesidad de adoptar medidas de protección acústica y de minimización de la intrusión visual, y fijando, en su caso, las características técnicas y estéticas de las mismas. Los citados estudios prestarán especial atención a la zona de la urbanización de «Los Berrocales de Jarama» y deberán considerar la situación previa hasta lograr el establecimiento definitivo y la espesura adecuada de la vegetación que constituirá la franja protectora o parque lineal proyectado. Dadas las previsibles afecciones, dichos estudios se realizarán también, al menos, en el entorno del núcleo urbano-industrial de Las Fuentecillas (área de enlace M-45 y N-II), las Casas de Belvis y edificaciones próximas a la variante de la N-I en el entorno de los arroyos Quiñones y Viñuelas.

Las medidas de protección acústica que se diseñen deberán permitir alcanzar los objetivos de calidad acordes con las recomendaciones de la Unión Europea. En consecuencia, los niveles de inmisión sonora originados por la actuación, medidos a 2 metros de las fachadas y a cualquier altura de las edificaciones o en los límites de suelo urbano o urbanizable, no deberán sobrepasar los siguientes valores:

Zonas residenciales:

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

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

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

Zonas de interés faunístico (puntos kilométricos 34,000-39,500):

Leq (7-23 horas) menor que 60 dB (A).
Leq (23-7 horas) menor que 50 dB (A).

Medidos a 100 metros del borde de la infraestructura y a una altura de 1,5 metros.

En cuanto a las zonas hospitalarias, centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas, se deberá garantizar que la actividad a que estén destinadas no sufra alteraciones por motivos acústicos.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el estudio de impacto ambiental y de adaptar el estudio a las modificaciones de trazado especificadas en la condición 3, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones tanto en zonas para las que se hayan establecido medidas de protección acústica como en zonas en las que los niveles previstos se aproximen pero no superen los máximos recomendados. Las medidas de protección acústica deberán estar detalladas y valoradas, deberá considerarse su adecuación estética y especificarse en cada caso la disminución acústica prevista. Estas medidas quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

En la zona de interés para la avifauna se desarrollará la campaña de mediciones de manera que permita diseñar un mapa de isófonas, incluyendo ambos lados de la infraestructura, pero haciendo especial hincapié en las áreas situadas al este de la misma. Dicho mapa, unido al resultado de los estudios de seguimiento de las poblaciones de avutardas y otras aves esteparias de la zona (que deberá incluir el proyecto exigido en la condición 2) para determinar la afección producida por el proyecto, permitirá decidir sobre la necesidad de implementar medidas correctoras adicionales a las exigidas en las condiciones 2 y 3.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de implantar o complementar las medidas mitigadoras ejecutadas.

5. Localización de canteras, zonas de préstamos, graveras, vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares.—El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión de préstamos, vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, teniendo en cuenta lo establecido en la condición 3 y considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos, áreas de elevado valor ecológico, recreativo y paisajístico, así como suelos de elevada capacidad agrológica. Se incluirán como zonas de exclusión La Robliza (puntos kilométricos 43,500-45,500), el entorno del río Jarama (puntos kilométricos 40,000-41,600) y la zona de interés para la avifauna situada al sur de Cobeña (puntos kilométricos 34,000-39,500). Se prestará especial atención en el estudio a las áreas de Los Casares (en las proximidades del extremo Sur de la variante de la N-I), Los Piteros (entre La Robliza y Los Piteros) y Alto de las Ventas (al este de la variante de la N-I y al norte de la M-50 en la zona de cruce con la variante).

Sólo se autorizarán extracciones de préstamos en la ZEPA número 139 y en el lugar denominado «Curso y riberas del río Jarama desde la desembocadura del río Lozoya hasta el cruce con el ferrocarril Madrid-Barcelona, a la altura de San Fernando de Henares», incluido en el LIC «Cuenca de los ríos Jarama y Henares», si éstas proceden de yacimientos autorizados y con planes de restauración aprobados.

El emplazamiento final de los préstamos, posibles 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. Se efectuará un inventario de las canteras abandonadas existentes en el entorno del proyecto y se dará prioridad a la utilización de las mismas como vertederos. La ubicación precisa de los vertederos permanentes vendrá definida en el proyecto de construcción, especificando de forma clara y precisa su ubicación y características, incluyendo los correspondientes proyectos de restauración y presupuesto, y teniendo carácter contractual.

Las canteras y graveras necesarias para la ejecución del proyecto deberán disponer de la preceptiva autorización y contener el correspondiente proyecto de restauración aprobado.

6. Protección y conservación de los suelos y de la vegetación.—Con objeto de minimizar la afección al suelo de elevada calidad agraria y a la vegetación, se jalonará la zona de ocupación estricta del trazado con anterioridad al inicio del desbroce, limitándose éste, siempre que sea posible, a la franja de ocupación de la explanación de la vía, e incluyendo el jalonado de los caminos de acceso y las instalaciones auxiliares. La circulación de personal y maquinaria se restringirá a la zona acotada. Además de lo indicado en la condición 2, estas restricciones serán de especial aplicación en las áreas de cruce del río Jarama y de los arroyos Quiñones y Viñuelas, así como en las zonas de interés hidrológico, ecológico o paisajístico, como La Robliza, Los Casares, Los Piteros y Alto de Las Ventas.

El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos y las pilas queden fuera de la banda de vegetación riparia, garantizando la mínima afección a ésta incluso durante la ejecución de las obras. Esto se aplicará especialmente a la disposición y altura de

las pilas del viaducto, a la altura de la rasante y al sistema de ejecución del tablero y las pilas. Siempre que sea técnicamente viable, se evitará la colocación de pilas en los cauces y en ningún caso la afección a la vegetación de ribera superará el ancho de la plataforma de la vía.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra, para su posterior utilización en los procesos de restauración. Por lo que se refiere a las condiciones de acopio, mantenimiento y reutilización de dichos suelos se atenderá a lo establecido en la condición 10.

7. Protección del sistema hidrológico.—Se proyectarán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Tajo, las medidas preventivas y de control necesarias para garantizar la no afección a la calidad de las aguas durante la realización de las obras.

En ningún caso se verterán materiales (aceites, carburantes, restos de hormigonado, escombros, etc.) en áreas en las que se pueda afectar directamente a los cursos de agua. Se recomienda la utilización de parapetos, entramados vegetales o balsas de contención, que retengan los sedimentos producidos por la obra. Los residuos se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable, lo que deberá de estar recogido en el proyecto de construcción, y en el caso de las aguas procedentes de instalaciones auxiliares y parques de maquinaria se dispondrán y diseñarán balsas de decantación adecuadas. Estas aguas serán sometidas a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se aplicará otro tipo de tratamiento de depuración, si el seguimiento analítico de los efluentes de las balsas de decantación arrojara valores próximos a los límites establecidos por la legislación vigente en materia de vertidos. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua y barrancos, si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos.

El programa de vigilancia ambiental deberá incluir un plan de seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación, estableciendo puntos de control de calidad aguas arriba y abajo de la obra. Dichos controles se extremarán en las aguas vertientes al área propuesta como LIC «Cuenca de los Ríos Jarama y Henares».

Con objeto de evitar vertidos al río en la fase de explotación de la nueva infraestructura, el diseño del viaducto sobre el río Jarama incorporará un sistema de depuración de las aguas procedentes de la calzada y de retención de un vertido accidental.

Por lo que se refiere a la construcción de viaductos y obras de drenaje, la franja de afección al cauce se limitará al ancho de la plataforma y no se localizarán pilas en el interior del cauce.

Con objeto de minimizar el efecto barrera y el riesgo de atropello de la fauna que generará la nueva infraestructura, se adecuará el diseño de los sistemas de drenaje previstos en el estudio informativo para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original.

8. Protección del patrimonio cultural.—El proyecto de construcción incluirá la delimitación durante el periodo de obras de la zona calificada como «Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido por su Interés Paleontológico» que, de acuerdo con la documentación del expediente, no se verá afectada por la infraestructura. Asimismo, se delimitará la zona arqueológica declarada como bien de interés cultural de «Paracuellos I», que inevitablemente será afectada por el proyecto. En el caso de que la ejecución del proyecto comprometa la integridad de este yacimiento, se proyectarán las actuaciones relativas a su excavación y levantamiento en coordinación con la Consejería de Educación y Cultura de la Comunidad de Madrid.

El proyecto de construcción incorporará, en coordinación con la citada Consejería, un plan de prospección arqueológica de la franja de ocupación de la nueva infraestructura, de los caminos de acceso y de las superficies destinadas a acoger instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos. Dicha prospección se intensificará en la zona de «Paracuellos I» y en la zona de alto potencial arqueológico denominada «Valle de Ventas» (puntos kilométricos 28,300-28,750).

La memoria final de dicha prospección deberá proponer actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación, compatible con el plan de obra, que considere las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

9. Protección de las vías pecuarias.—El proyecto de construcción incorporará la reposición de la Cañada Real Galiana (puntos kilométricos 30,000-31,000), la Vereda de Paracuellos a Torrejón de Ardoz (punto kilométrico 30,700), la Vereda de Barajas a Torrejón de Ardoz (punto kilométrico 41,900), la Colada del Arroyo de las Culebras (si se ejecuta la solución 2.2 del documento complementario), la Vereda de Barajas a Torrelaguna (punto kilométrico 41,900), la Colada del Camino del Monte (punto kilométrico 42,750) y la Colada del Camino de Burgos (punto kilométrico 44,000), de forma que se garantice el mantenimiento de sus características y su continuidad.

10. 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 y de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra 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 el entorno de la urbanización Los Berrocales de Jarama, las áreas de interés para la avifauna especificadas en la condición 2, el cruce del río Jarama, y de los arroyos Quiñones y Viñuelas, las zonas de La Robliza, Los Casares, Los Piteros y Alto de las Ventas, además de todas aquellas áreas de vertederos, préstamos, viario de acceso a la obra, desmontes, terraplenes, pasos sobre arroyos, áreas ocupadas por parques de maquinaria y otras instalaciones temporales.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén serán preferentemente de 3H:2V, siempre que sea técnicamente viable, con objeto de minimizar el impacto paisajístico y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar, desde el punto de vista ambiental, solamente si los impactos ambientales producidos por la mayor ocupación del suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas ambientales 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 y los caminos existentes. 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.

Los suelos fértiles, obtenidos en cumplimiento de lo dispuesto en la condición 6, 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 posterior reutilización. En el proyecto de construcción se definirán las zonas de taludes que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo su priorización.

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

11. Seguimiento y vigilancia.—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, de la eficacia de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se desarrollen a partir del estudio de impacto ambiental y del condicionado de esta declaración.

En él se detallará el método de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello el programa de vigilancia ambiental 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.

Umbrales críticos para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada para cada control.

Los informes deberán remitirse a la Secretaría General de Medio Ambiente a través de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, que acreditará su contenido y conclusiones.

Dicha Dirección General, como responsable del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones atribuidas al Director facultativo de las obras en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de 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 como mínimo la remisión de los siguientes documentos:

Antes del inicio de las obras:

Plan de seguimiento ambiental, para la fase de las obras, presentado por la dirección ambiental de las obras.

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

B) Comunicación del acta de comprobación del replanteo.

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

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a:

Protección del área propuesta como LIC «Cuenca de los ríos Jarama y Henares» referida en la condición 1.

Protección de la fauna de acuerdo con lo indicado en la condición 2.

Ajuste de trazado de acuerdo con lo especificado en la condición 3.

Protección contra el ruido y la intrusión visual referidos en la condición 4.

Localización de canteras, préstamos, caminos de obra, instalaciones auxiliares y vertederos de acuerdo con lo indicado en la condición 5.

Protección y conservación de suelos de acuerdo con lo especificado en la condición 6.

Protección del sistema hidrológico conforme a lo indicado en la condición 7.

Protección del patrimonio cultural de acuerdo con lo indicado en la condición 8.

Protección de las vías pecuarias referida en la condición 9.

Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra referidas en la condición 10.

D) Anualmente y durante tres años a partir de la emisión del acta de recepción de las obras: Informe sobre el estado y eficacia de las medidas de protección y compensación de la afección al LIC referidas en la condición 1.

Informe sobre el estado y eficacia de las medidas de protección y compensación para la avifauna y, en su caso, medidas complementarias contempladas en la condición 2.

Informe sobre los niveles reales de ruido y valoración de la intrusión visual que se refieren en la condición 4 y, en su caso, medidas complementarias a realizar.

Informe sobre el estado y eficacia de las obras de drenaje y, en su caso, medidas complementarias contempladas en la condición 7.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la protección del patrimonio cultural, de acuerdo con la condición 8.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto de acuerdo con lo indicado en la condición 10 y, en su caso, reposición de marras realizada.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgos, 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.

12. Documentación adicional.—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Secretaría General de Medio Ambiente, antes de la aprobación definitiva del proyecto que sirva de base para la concesión, un escrito certificando la incorporación al mismo de la documentación y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto establece como necesarias, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Proyectos de medidas preventivas, correctoras y compensatorias a los que se refieren las condiciones 1 y 2.

Proyecto de construcción del ajuste de trazado requerido en la condición 3 y diseño del viaducto sobre el río Jarama teniendo en cuenta lo establecido en la condición 7.

Cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, caminos de obra e instalaciones auxiliares. Ubicación, características, planes de restauración y presupuesto de los vertederos permanentes. Identificación de las canteras y graveras que se van a utilizar y análisis ambiental que justifica la elección. Emplazamiento de las zonas de préstamos e instalaciones auxiliares. Todo ello referido en la condición 5.

Medidas relativas a la protección y conservación del suelo y de la vegetación a la que se refiere la condición 6.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 7.

Estudio de los niveles sonoros previstos en la fase de funcionamiento del proyecto y valoración de la intrusión visual. Diseño de las medidas de protección acústica necesarias y de minimización de la intrusión visual, así como prescripciones del programa de vigilancia ambiental, a que se refiere la condición 4.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, a que se refiere la condición 8.

Proyecto de reposición de vías pecuarias a que se refiere la condición 9.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a que se refiere la condición 10.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 11.

La documentación requerida en los dos primeros puntos, con un grado de definición a nivel de anteproyecto, será remitida a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental con anterioridad a la aprobación del anteproyecto que servirá de base para la concesión.

Una vez realizada la adjudicación definitiva de las obras, la Dirección General de Carreteras notificará a la Secretaría General de Medio Ambiente el equipo responsable de la dirección ambiental de la obra.

13. Definición contractual de las medidas correctoras.—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de las medidas correctoras contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental y en estas condiciones figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la Memoria y anejos correspondientes, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones técnicas, y su definición económica en el documento de presupuesto del proyecto. También se valorarán y proveerán los costes 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, 20 de enero de 2000.—El Secretario general, Juan Luis Muriel Gómez.

ANEJO 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	X
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 de 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 y Empleo de la Comunidad de Madrid.	X
Consejería de Educación y Cultura de la Comunidad de Madrid.	X
Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid	X
Ayuntamiento de Ajalvir	—
Ayuntamiento de Alcalá de Henares	X
Ayuntamiento de Cobeña	X
Ayuntamiento de Daganzo de Arriba	—
Ayuntamiento de Madrid	X
Ayuntamiento de Paracuellos del Jarama	X
Ayuntamiento de San Fernando de Henares	X
Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes	X
Ayuntamiento de Torrejón de Ardoz	X
Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC)	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
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/birdlife (SEO/Birdlife)	X
Asociación Ecologísta El Soto	X

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza informa que la solución 2-C atraviesa los secanos de Cobeña y Paracuellos, espacio incluido dentro de la ZEPA de las estepas cerealistas de los ríos Jarama y Henares (ZEPA número 142). En relación con la Directiva 92/43/CE, del informe parece desprenderse que, en el subtramo objeto de la presente Declaración, no se presentan problemas de interferencia con hábitat recogidos en dicha Directiva.

La Confederación Hidrográfica del Tajo señala que los itinerarios previstos cruzan el río Jarama y algunos arroyos de menor importancia, debiendo diseñarse los pasos de forma que se garantice la evacuación de avenidas, situándolos en lugares donde se minimice el deterioro de la vegetación de márgenes y riberas. Debe limpiarse y restaurarse todo el tramo de río o arroyo afectado tras las obras.

El Instituto Tecnológico Geominero de España propone la solución 1-D.

La Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional, a través de la Dirección General de Educación y Prevención Ambiental, critica la metodología empleada en la selección de corredores por indefinición de los criterios adoptados, no inclusión de áreas de elevado valor de protección ambiental en las zonas de exclusión de corredores, etc.; resalta la magnitud de las actuaciones propuestas y la afección directa o inducida a una parte importante del patrimonio natural de la Comunidad de Madrid, en algunos casos con protección legal, por lo que indica la obligación de estimar la necesidad de las actuaciones propuestas, así como la selección de alternativas que minimicen el impacto. Indica la afección de las soluciones del grupo 2 a la ZEPA número 142, declarada para la protección de la avutarda y los aguiluchos cenizo y pálido.

La Consejería de Economía y Empleo, a través del Servicio de Estructuras, Producción y Desarrollo Agrario, señala la posible afección a espacios naturales de importancia ecológica, a la zona ZEPA y al bosque de ribera del río Jarama, así como a distintas vías pecuarias. Sugiere la elaboración del inventario de vegetación natural y de los aprovechamientos aplicando criterios de productividad, evaluando la pérdida de cultivos y sus repercusiones; la ejecución de las obras en fechas en las que no se interrumpan las labores agrícolas y la reposición de accesos a fincas, la minimización de daños a los suelos más productivos durante las obras, la restauración de los suelos ocupados a sus primitivas condiciones y características; la evaluación del efecto barrera para especies cinegéticas y ganado; etc.

La Consejería de Educación y Cultura, a través de la Dirección General de Patrimonio Cultural, valora muy positivamente el método empleado en el estudio de selección de alternativas y la participación desde el inicio de los organismos implicados. Indica que en el sector cultural se han tenido en cuenta los condicionantes arqueológicos existentes, así como los elementos culturales declarados monumento o conjunto histórico o los que se encuentran en proceso de declaración.

La Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, a través de la Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional indica que uno de los trazados propuestos discurre en parte por una ZEPA, en la proximidad de su límite sur.

El Ayuntamiento de Alcalá de Henares indica que, a pesar de que la memoria-resumen remitida da prioridad a las soluciones que discurren entre San Fernando de Henares y Torrejón de Ardoz (grupo 1) frente a las que discurren entre éste y Alcalá de Henares (grupo 2), por afectar estas últimas a las estepas cerealistas de los ríos Jarama y Henares y a los espacios catalogados de Daganzo y Cobeña, la solución desechada, por acercarse más al término municipal de Alcalá, potenciaría más la comunicación con el entorno a través de la M-50 y las proyectadas radiales. Asimismo, indica que, por lo que respecta a Alcalá, la zona de estepa cerealista va a ser urbanizada con el proyecto de urbanización de La Garena. Por ello estima que la solución más beneficiosa para la ciudad es la 2-A-2-C, debiendo integrar su trazado con el Plan Parcial de La Garena y el trazado del distribuidor Regional Oriental.

El Ayuntamiento de Madrid indica que el estudio de impacto ambiental debe prestar especial atención al estudio de las emisiones atmosféricas, de las afecciones a fauna y flora, así como al estudio acústico, debiendo garantizarse en éste el cumplimiento de los criterios europeos en materia de ruido (niveles continuos equivalentes, medidos en veinticuatro horas, no superiores a 65 dB(A) en la fachada de las viviendas y no superiores en 10 dB(A) a los existentes en la actualidad en zonas no residenciales). Indica la necesidad de tener en cuenta las infraestructuras de saneamiento municipales existentes a lo largo del trazado y de señalar la localización exacta, así como la forma y características, de las escombreras y vertederos de todos los residuos generados durante las obras, además de localizar las instalaciones auxiliares, debiendo preverse la recuperación de los terrenos afectados. El programa de vigilancia ambiental deberá incluir mediciones en puntos críticos del trazado y en el exterior de las edificaciones de núcleos residenciales próximos, comparando datos reales con los previstos.

El Ayuntamiento de Torrejón de Ardoz considera la solución 1-D como la de menor impacto ambiental, por ser la más alejada de las terrazas fluviales de los ríos Jarama y Henares, así como la más alejada del Parque del Sureste o al menos la que no impide previsibles futuras ampliaciones de éste aguas arriba del Henares, por no afectar a la ribera del arroyo Torote ni a la cañada «La Galiana» y por ser la que discurre por terrenos de menor valor ambiental y tener menor longitud de trazado.

El Ayuntamiento de Paracuellos de Jarama informa negativamente las soluciones 1-A y 1-D en relación con su impacto ambiental.

El Ayuntamiento de San Fernando de Henares, tras destacar la inoportunidad de realizar esta fase del procedimiento de evaluación de impacto ambiental (consultas) en el mes de agosto, indica que gran parte de su término municipal está incluido en el Parque del Sureste y que sería más adecuado esperar a la puesta en marcha de la gestión efectiva del Parque y la aplicación de los instrumentos que regulan ésta (PORN y PRUG). Tras destacar la afección a su término municipal por varias infraestructuras de transporte (M-50, AVE, Aeropuerto) y la precariedad de la red de transporte público, reclama la realización de un Plan Director de Transportes para toda la CAM, incluyendo el transporte público, para poder proyectar la red de carreteras con dimensiones adecuadas. En relación con el subtramo objeto de la presente declaración, indica la afección de la solución 1-A al núcleo urbano de Las Fuentecillas, junto a la N-II.

El Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes desestima el subtramo entre la M-607 y la N-I y plantea tres alternativas de enlace con la N-I en el subtramo entre ésta y la N-II.

El Centro de Investigación de Espacios Naturales Fernando González Bernáldez informa que las alternativas descartadas y los motivos aludidos para ello son correctos conforme a la información disponible en ese centro. Considera que la selección definitiva de alternativas debe considerar la lista de Lugares de Importancia Comunitaria que podrían ser designados como Zonas Especiales de Conservación, así como los efectos ecológicos indirectos de aislamiento y fragmentación, a efectos de que pueda mantenerse la coherencia de la red de conservación de la naturaleza de la Comunidad de Madrid.

La Sociedad Española de Ornitología muestra su disconformidad con el plano de Protección Ambiental de la Memoria-resumen, por variaciones en los límites de las zonas protegidas, solicita su corrección y una nueva evaluación teniendo en cuenta los límites de documentos legales oficiales. Informa que, por encargo de la Comunidad Autónoma de Madrid, está elaborando el Plan de Conservación del Hábitat de la ZEPA número 139 «Estepas cerealistas de los ríos Jarama y Henares» y que debería esperarse a la finalización de éste para incluir en el proyecto las conclusiones de

dicho plan. Informa de la afección de las soluciones planteadas al Area Importante para las Aves número 64 «Talamanca-Camarma» y a la ZEPA número 139, cuya importancia se debe a la presencia de aves esteparias nidificantes (avutarda, sisón, ortega, ganga, alcaraván, cernícalo primilla y aguiluchos cenizo y pálido). Indica que la avutarda y el cernícalo primilla son dos especies amenazadas de extinción mundial y que la alteración, pérdida y fragmentación del hábitat de estas especies supone un grave paso atrás en la consecución de objetivos medioambientales nacionales y comunitarios. Informa que las soluciones 1-A, 1-D y 2-C tienen su trazado muy próximo a los límites de la ZEPA en zonas de excepcional valor para la conservación de las avutardas (ICONA, 1987-1988).

Por ello, solicita el estudio de alternativas que desplacen el trazado lo más posible hacia el oeste y desaconseja la solución 2-C. Las soluciones del grupo 1 parecen mejores si se acercan lo más posible a Paracuellos de Jarama para no fragmentar las áreas de campeo, si no se permiten accesos ni salidas al este de la autopista en todo este tramo para evitar repercusiones sobre la avifauna y si se restringe el periodo hábil de ejecución de las obras a septiembre-febrero. Especialmente preocupante es la facilidad de acceso a la zona desde Madrid que permitirá esta obra, causando un aumento de primeras residencias y proyectos urbanísticos, por lo que sería necesario un estudio previo sobre los impactos indirectos que puede acarrear la nueva infraestructura (p.e. cambios de usos del suelo).

COMADEN, tras señalar la inoportunidad de la época en la que se han realizado las consultas, indica la necesidad de que el estudio de impacto ambiental profundice en los impactos sobre la ZEPA número 139, el análisis y la protección de las zonas con yacimientos paleontológicos, el estudio de soluciones frente al impacto paisajístico sobre los cortados yesíferos de Paracuellos y el estudio acústico y las medidas de protección en el área de Torrejón de Ardoz.

El Soto-Asociación Ecologista del Jarama, tras manifestar su disconformidad con la justificación y planteamiento del proyecto, por estar plenamente orientado a la potenciación del transporte privado e individual, y lamentar que se hayan realizado las consultas en agosto, llama la atención sobre la necesidad de proteger el Parque del Sureste y de que prevalezca el criterio ambiental en caso de conflicto entre los valores ambientales y el modelo de desarrollo previsto. Considera incorrecto el plano de Protección Ambiental de la Memoria-resumen. Considera las soluciones del grupo 1 como las de menor problemática ambiental y, entre ellas, la solución 1-D como la más aconsejable, con menos influencia sobre la ribera del Jarama.

ANEJO II

Resumen del estudio de impacto ambiental

Descripción de la actuación objeto del estudio de impacto ambiental

La actuación que se analiza y evalúa en el estudio de impacto ambiental es la constituida por las soluciones planteadas en el estudio informativo para circunvalar Madrid por el este, entre la carretera M-607, autovía de Colmenar, y la carretera N-IV. La actuación objeto de la presente declaración de impacto ambiental se restringe al subtramo entre la N-I y la N-II, desechando las soluciones que atraviesan la N-II entre Torrejón de Ardoz y Alcalá de Henares (soluciones del grupo 2 y alternativa XX), lo que implica desechar las que atraviesan la ZEPA número 139. Por tanto, las soluciones contempladas son la 1 y la 1.1, que discurren al oeste y al este de la urbanización Los Berrocales, respectivamente. El estudio define doce alternativas (de la I a la XII) por combinación de las siete soluciones parciales consideradas en el tramo entre la M-607 y la N-IV, además de la denominada alternativa XX que, en el subtramo entre la N-I y la N-II, está integrada por la futura M-100. La denominada alternativa IV está integrada, en este subtramo, por la solución 1.1 continuando luego con la solución 1; la denominada alternativa X está integrada por una solución del grupo 2. Ambas alternativas, junto con la XX, son las consideradas por el estudio, para todo el proyecto (M-607 a N-IV), como las más favorables desde el punto de vista ambiental.

En el subtramo objeto de declaración, la solución 1 atraviesa en viaducto la N-II y el ferrocarril Madrid-Barcelona y discurre entre el río Jarama y la urbanización «Los Berrocales», rodea Paracuellos de Jarama por el oeste, atraviesa el río Jarama al sur de Las Casas de Belvis y discurre por los llanos del arroyo Quiñones hasta alcanzar la variante de la N-I en las inmediaciones de la subestación eléctrica. La solución 1.1 se inicia en torno a la N-II, se separa de la solución 1, alejándose del río Jarama y dejando al Oeste la urbanización «Los Berrocales», accede a la zona de Paracuellos bordeando La Mesilla y se une a la solución 1 antes del cruce con la carretera M-113 de Paracuellos a Ajalvir.

La actuación propuesta contempla una mediana de 19 metros como máximo y 15 metros como mínimo entre bordes interiores de calzada, de dos a cuatro carriles por cada sentido de la circulación, vías de servicio o caminos agrícolas en ambas márgenes, un área de servicio en el punto kilométrico 38,300 y una franja de protección o parque lineal en cada margen con anchura máxima de 50 metros.

Opción seleccionada por el estudio informativo

El estudio informativo realiza una comparación entre la solución 1.1 y el tramo correspondiente de la solución 1, eligiendo la 1.1 por ser menos costosa, mejor desde el punto de vista geotécnico, aunque más deficitaria en materiales, tener mejores características geométricas, no afectar a ningún espacio protegido, afectar a menor superficie con valor arqueológico y de regadío, así como ser mejor aceptada por el Ayuntamiento de Paracuellos en razón del tipo de suelo ocupado. Tras realizar un análisis multicriterio para las alternativas globales del tramo entre la M-607 y la N-IV, selecciona la alternativa IV, pero finalmente propone la alternativa XX, por resultar menos costosa y de menor impacto ambiental, al no computar en dicha valoración el tramo correspondiente a la futura M-100.

Contenido del 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, hidrografía y calidad de las aguas, flora y vegetación, fauna, demografía y distribución espacial de la población, usos del suelo, planeamiento territorial, recursos arqueológicos y paleontológicos, recursos artísticos, históricos y etnológicos, paisaje y riesgos naturales e inducidos. El estudio incluye un plano de los elementos ambientales más significativos. También realiza una selección de los factores ambientales susceptibles de ser afectados por las distintas alternativas, identifica impactos no significativos, imprevisibles y significativos, distinguiendo en estos últimos entre cualitativos y cuantitativos, y asignando pesos específicos a los cuantitativos para ponderar la magnitud del impacto y realizar una valoración cuantitativa del mismo. Dicha asignación y valoración se realiza únicamente de forma global para el total del tramo contemplado en el estudio, el comprendido entre la M-607 y la N-IV, no conociéndose los valores correspondientes al subtramo entre la N-I y la N-II. En el Estudio se realiza una comparación cuantitativa de la afección medioambiental de las soluciones 1 y 1.1, y concluye considerando más favorable la 1.1 por no afectar a ningún espacio protegido ni a vegetación singular y por afectar a una cuarta parte de la superficie con valor arqueológico y a la mitad de superficie de regadío, en relación con las afectadas por la solución 1. Asimismo, se lleva a cabo una jerarquización ambiental de las alternativas definidas para todo el tramo entre la M-607 y la N-IV, señalando la IV y la X como las más favorables, aunque concluye que, si se considera la alternativa XX, ésta es ligeramente más favorable.

ANEJO III

Información pública del estudio informativo y estudio de impacto ambiental

Durante la fase de información pública se han presentado 1.338 alegaciones a todo el tramo sometido a información pública, algunas de ellas con numerosas firmas. Al subtramo objeto de esta Declaración se refieren cuarenta alegaciones.

Resumen del contenido ambiental más significativo de las cuarenta alegaciones

La Dirección General de Educación y Prevención Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural resalta la necesidad de analizar el proyecto de la M-50 este y sus repercusiones ambientales de forma conjunta con el resto de infraestructuras proyectadas: Autopistas radiales, líneas de alta velocidad Madrid-Zaragoza y Norte-Noroeste de España, autovía M-45, ferrocarriles interurbanos y metropolitanos, duplicaciones de calzada, etc., dado que su ejecución generará importantes impactos ambientales agregados o sinérgicos, fundamentalmente relacionados con cambios del uso actual del suelo. Este análisis conjunto permitiría adoptar medidas preventivas, correctoras y compensatorias de forma coordinada. Respecto a la evaluación realizada, critica la no cuantificación de la magnitud, en términos absolutos, de los impactos generados por las distintas alternativas, así como la no justificación de la alternativa seleccionada (XX) por no ser admisible la asimilación de la futura M-100 a un subtramo ya eva-

luado integrante de la alternativa XX. A diferencia del estudio, considera necesario tener en cuenta la afección ambiental ocasionada por la M-50 en este subtramo, ya que se trata de actuaciones (M-100 y M-50) sustancialmente diferentes, atravesando además la ZEPA número 139 de las estepas cerealistas de los ríos Jarama y Henares.

Destaca la escasa participación del órgano de medio ambiente de la Comunidad de Madrid en la fase de redacción del estudio y critica la metodología utilizada para la selección de las alternativas incluidas en el mismo, ya que ha dado escasa prioridad en dicha selección a la variable ambiental. Indica que el impacto global de las actuaciones contempladas (M-50 y radiales) puede llegar a ser importante al afectar a ecosistemas ambientalmente valiosos.

La Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad Autónoma de Madrid critica la ausencia en el Estudio de una valoración ambiental de la alternativa XX, propuesta por dicha Dirección General, así como la no comparación de ésta con las restantes alternativas del estudio. Concluye que existe una evidente insuficiencia técnica en la evaluación realizada.

El Ayuntamiento de Alcalá de Henares considera inadmisible el estudio por las contradicciones existentes entre los distintos documentos de éste en lo que se refiere al trazado de la M-50 a su paso por el término municipal. Rechaza cualquier trazado que pueda afectar al desarrollo urbanístico previsto en el sector 101 de «La Garena». Manifiesta su protesta por no haberse permitido su participación en la planificación del trazado y solicita sea tenida en cuenta su opinión en la definición de cualquier trazado que afecte a su término municipal.

El Ayuntamiento de Madrid, a través de la Dirección de Servicios de Sistemas Generales, resalta que, en la corona entre la M-40 y la M-50, existe escasa conexión de las nuevas carreteras proyectadas con la red viaria existente o prevista en el Plan General y que generará un importante impacto sobre la zona interior a la M-40. Indica que las nuevas infraestructuras requerirán acondicionamientos y ampliaciones de la red viaria municipal, por lo que considera indispensable el estudio y la valoración conjunta de las repercusiones indicadas, definiendo la financiación de las actuaciones que se estimen necesarias para minimizar el impacto. El Grupo Municipal Socialista del Ayuntamiento indica que los Estudios de las radiales y la M-50 carecen de la necesaria evaluación de las repercusiones que tendrá la ejecución de dichos proyectos sobre el tráfico y la contaminación acústica y atmosférica de la ciudad de Madrid (zona interior a la M-40). Indica también que no se han contemplado medidas complementarias como aparcamientos disuasorios, nuevas líneas de transporte colectivo, etc. Exige la realización de dichos estudios antes de tomar ninguna decisión.

El Ayuntamiento de Paracuellos de Jarama indica que se opone a cualquier alternativa que afecte o pase por Paracuellos por tener un mayor impacto medioambiental y porque, si se tienen en cuenta las obras de ampliación del aeropuerto, el municipio quedaría en situación de aislamiento.

El Ayuntamiento de San Fernando de Henares muestra su disconformidad con algunos puntos del Estudio de Impacto Ambiental: Ausencia de la adecuada consideración de las posibles repercusiones de la ejecución de la M-50 sobre el incremento de los niveles de contaminantes atmosféricos, que actualmente ya superan en la zona los límites admisibles, disparidad entre los niveles límite de ruido considerados admisibles en el estudio y los de las ordenanzas municipales [inferiores en 5 dB (A)], así como disparidad en la evaluación de distintas afecciones producidas por la traza al sur de la N-II. Resalta la afección que producen las diversas infraestructuras actuales y en proyecto, estatales y autonómicas, a su término municipal, así como la afección del trazado propuesto (2-A) al crecimiento urbanístico y su contribución al incremento de los problemas actuales de transporte del municipio. Considera inadmisible que en el trazado propuesto no exista una conexión completa del municipio con la M-50, a pesar de atravesar 6 kilómetros de su término municipal. Rechaza la solución seleccionada y propone la elección de la 2-B.

El Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes destaca las graves afecciones que produce la opción seleccionada al oeste de la N-I. Informa que dicho trazado enlaza con la M-100 en el punto en que ésta atraviesa el río Jarama y discurre por una zona de especial protección hasta cruzar la N-I con un nudo de múltiples enlaces sobre el arroyo de Viñuelas, afectando a las reforestaciones de ribera realizadas por la Comunidad Autónoma de Madrid en sus actuaciones de recuperación de márgenes. En relación con el estudio de impacto ambiental, critica su falta de síntesis y la escasa claridad en las variables empleadas, lo que dificulta el acceso del ciudadano a la información, la ausencia de un análisis global de los impactos de las distintas infraestructuras y la falta de homogeneidad entre los distintos factores del inventario ambiental que repercute en la valoración de los impactos. Señala algunas deficiencias del inventario ambiental en el tramo objeto de declaración de impacto ambiental: No consideración del uso recreativo de las cornisas de los arroyos Quiñones y Viñuelas, incluidas en itinerarios de bici publicados, no inclusión del arroyo Viñuelas entre los cursos de agua superficial a pesar de ser un curso de agua permanente y no consideración de los proyectos aprobados de restauración del arroyo Quiñones desde el polideportivo a su confluencia con el río Jarama. Resalta la necesidad de estudiar con mucho detalle los impactos sobre el suelo, las aguas subterráneas, la vegetación, la fauna y el paisaje de las áreas señaladas como posibles vertederos y préstamos en el plano de medidas correctoras. Ello es debido a que son áreas de recarga de acuíferos, particularmente las que ocupan los parajes de Alto de las Ventas, la Robliza, los Casares y los Piteros, que constituyen un paisaje rural interesante y son hábitat y comedero de numerosa fauna. Concretamente en la Robliza, los Casares y los Piteros es frecuente observar diversas aves esteparias y anátidas. Concluye solicitando la no ejecución del subtramo entre la M-607 y la N-I por su elevado impacto ambiental y su escasa funcionalidad.

El Ayuntamiento de Torrejón de Ardoz, dado que el Estudio selecciona la alternativa XX, a su juicio adecuadamente, y que dicha alternativa es beneficiosa para el municipio, emite un informe relativo exclusivamente a la misma.

El Soto-Asociación Ecologista del Jarama, el Colectivo Educativo Apachas y el Grupo Ecologista Ecolón recuerdan lo inadecuado de las fechas en las que se ha realizado la información pública, si se pretenden alcanzar los objetivos de ésta. Cuestionan el modelo de transporte que implica el proyecto de M-50 y radiales, por su insostenibilidad económica, energética y ambiental. Resaltan el incremento del desarrollo urbanístico que acarreará la M-50, el previsible incremento de las extracciones de áridos en el entorno del Parque del Sureste, el incremento de los desequilibrios territoriales y la afección al patrimonio cultural que generará el conjunto de nuevas infraestructuras. Exponen las afecciones al Parque del Sureste. Rechazan el Estudio Informativo, solicitando su devolución y la elaboración de un plan regional de transporte que tenga presente el transporte público y los criterios de respeto al patrimonio natural, garantizando compromisos adquiridos de conservación y protección de espacios naturales, así como la racionalización del desarrollo urbanístico, el fomento del transporte público con desarrollo del transporte ferroviario tangencial y reserva de plataformas para dicho transporte, la ampliación de carriles en las carreteras radiales y la resolución de puntos conflictivos en carreteras comarcales alternativas.

La plataforma contra la M-50, Amigos de la Tierra y AEDENAT cuestionan la política de transportes que justifica la ejecución de la M-50. Indican que ésta no soluciona los problemas de movilidad (aluden a la experiencia anterior con la M-40), agrava los desequilibrios territoriales, sociales y ambientales y promueve la especulación y el desarrollo urbanístico. Rechazan las razones de justificación de la M-50 expuestas en el estudio informativo y, por tanto, la consideración de interés general de la actuación, así como el análisis de costes realizados. Señalan la ausencia en el Estudio de planos de isófonas para poder precisar las zonas habitadas afectadas y la falta de una estimación de los niveles de contaminación por emisión de gases en la fase de funcionamiento de la nueva infraestructura. En relación con el impacto ambiental de la actuación, resaltan los importantes incrementos de emisiones contaminantes, consumo de energía, ruido y siniestros que conlleva la actuación. Para todo el trazado, se destaca la elevada afección a zonas de alto valor ambiental que incluyen áreas y corredores de interés faunístico, espacios protegidos y formaciones vegetales sin protección pero de alto interés botánico y faunístico. Advierten que todas las alternativas cortan corredores faunísticos y recuerdan los efectos de la fragmentación del territorio sobre la fauna y el incremento de la mortalidad por atropello, por colisión con pantallas antirruido transparentes o por tendidos eléctricos asociados a la autopista, etc. Indican el impacto paisajístico generado, los incrementos del riesgo de incendios, del acceso a áreas en buen estado de conservación y de las extracciones de áridos. Como objeciones particulares, indican que los niveles de restricción utilizados en la caracterización del territorio son aleatorios y sólo reflejan una justificación de los trazados elegidos.

En relación con el tramo objeto de declaración, indican que la solución 1, al rodear por el oeste la urbanización «Los Berrocales», atraviesa el monte preservado y de utilidad pública «Cerro de los Guardias» y el monte consorciado «Cerro de los Guardias», ambos de elevado valor botánico, y que, junto con el monte de utilidad pública de «Los Berrocales del Jarama», constituyen una importante agrupación de pinares en entorno árido, provocando el paso de la autopista por su centro un impacto paisajístico muy grave. La solución 1.1. esquiva los pinares. Más hacia el norte, la solución 1 atraviesa el monte consorciado número 3137. La solución 2 discurre por la ZEPA número 139, con grave afección a la avifauna, y

corta al monte consorciado número 3137 en las proximidades del aeropuerto. En relación con la alternativa XX, estiman que su impacto es análogo al de la solución 2 en cuanto a áreas naturales afectadas, aunque el recorrido por la ZEPA es considerablemente superior y más interior, y no acepta los argumentos de selección de esta alternativa expuestos en el Estudio.

Rechazan todas las alternativas propuestas y concluyen proponiendo la alternativa 0, a cuyo estudio obliga la legislación vigente, garantizando la conservación de los espacios naturales, frenando la construcción de infraestructuras viarias de gran capacidad y fomentando el transporte público y otro modelo de desarrollo urbanístico.

La plataforma contra la M-50 está integrada por las siguientes asociaciones: Asociación Ecologista El Soto, Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza AEDENAT, AEDENAT Móstoles, Coordinadora Madrileña de Defensa de la Naturaleza COMADEN, Villaviciosa Ecológica, Grupo Ecolón de Getafe, Asociación Félix Rodríguez de la Fuente, Asociación Juvenil de Perales del Río, Asociación de Repoblación del Bosque Autóctona-Arba, Colectivo de Mujeres Urbanistas, Colectivo Viandantes a Pie, AEDENAT Boadilla, Plataforma Medioambiental de Daganzo, Asociación Ecologista Arce de Alcalá de Henares, AEDENAT Leganés, Amigos de la Tierra, Izquierda Unida, Sociedad Conservación de los Vertebrados, AEDENAT Torrejón, AEDENAT Rivas, Colectivo Educativo Apachas, Colectivo Tritón, Coordinadora de Organizaciones de Defensa Ambiental-CODA, Ateneo Libertario de Villaverde Alto, Sindicato CGT-SFF, Asociación de Ciclistas Pedalibre, Colectivo Ecologista de Villaverde, Grupo Turón de Aranjuez, Aulaga de Pinto y Plataforma «M-50 No» Alcobendas-San Sebastián de los Reyes.

El Colectivo Ecologista Alternativo de Villaverde realiza las mismas propuestas y, básicamente, expone los mismos argumentos que la alegación anterior.

La Sociedad Española de Ornitología 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. En relación con el subtramo objeto de Declaración, reitera lo expuesto en su contestación a las consultas (anejo I), sobre la afección a la ZEPA número 139 y la importancia para la conservación de la avutarda de las zonas afectadas por el trazado. Por ello, reitera su petición de elegir un trazado lo más al oeste posible, próximo a Paracuellos de Jarama, de no permitir accesos ni salidas en todo este tramo al este de la autopista en la zona próxima al espacio protegido y de no realizar obras en el área entre marzo y agosto, ambos inclusive. Adjunta plano con la delimitación de las áreas de campeo de la avutarda.

La Unión Sindical de Madrid-Región de CC. OO. se opone al proyecto por las afecciones ambientales que provoca su trazado y por el modelo de desarrollo territorial que plantea, defendiendo el fomento del transporte público y colectivo con un desarrollo territorial equilibrado, social y económicamente viable, energéticamente eficiente y de menor coste ambiental.

La Unión General de los Trabajadores de Madrid indica que las alternativas para solucionar los problemas de tráfico de Madrid deben fomentar el transporte colectivo y ser respetuosas con el medio ambiente, buscando la mejora de la calidad de vida de los madrileños y el desarrollo sostenible de la Comunidad de Madrid. A pesar de ello plantea alegaciones concretas al trazado. Respecto al subtramo objeto de Declaración, señala que, aunque va a utilizarse un corredor ya existente (M-100), éste atraviesa espacios de elevado valor ecológico, por lo que deben extremarse las medidas correctoras. No obstante, considera innecesaria la ejecución de este subtramo con base en las necesidades de tráfico y los impactos ambientales.

La Fiscalía del Tribunal Superior de Justicia de Madrid indica que no se han considerado los efectos acumulativos o sinérgicos sobre el ecosistema de los distintos proyectos, incumpliéndose con ello la legislación ambiental vigente. Considera especialmente insuficiente la evaluación realizada en cuanto al impacto global de las infraestructuras proyectadas, especialmente de las radiales, en la contaminación atmosférica y acústica, y en el tráfico de la capital, así como en lo que se refiere al impacto conjunto sobre el Parque Regional del Bajo Jarama. Estima necesaria la realización de estudios que profundicen en estos aspectos. Recuerda la obligatoriedad de cumplimiento de la legislación ambiental atmosférica y de no superar los límites legales de contaminantes establecidos. Resalta la ausencia de un análisis conjunto de las repercusiones de los distintos proyectos sobre la ordenación territorial.

La Confederación Hidrográfica del Tajo informa que las obras proyectadas deberán respetar la capacidad de desagüe correspondiente a avenidas extraordinarias de 500 años de periodo de retorno sin provocar afecciones a los terrenos colindantes. Los valores que se deduzcan deberán contrastarse con los de la Confederación y deberán tener en cuenta el proyecto de «Acondicionamiento del río Jarama entre la carretera MP-1312, Algete y el río Henares». Indica la conveniencia de ejecutar las estructuras con tablero horizontal y con el mínimo esviaje respecto al eje del río y con los apoyos orientados en el sentido de la corriente. En caso contrario se analizará su efecto sobre las zonas inundables. Indica que debe respetarse la vegetación de ribera, excluyendo las actuaciones en ella. Los tramos de los cauces afectados por las obras deberán ser restituidos a su estado inicial.

Contenido de otras alegaciones de particulares:

Oposición al trazado proyectado de la solución 1.1 entre la carretera M-115 y la urbanización «Los Berrocales del Jarama» por la proximidad a las viviendas. Se solicita la revisión del trazado ya que existen alternativas para minimizar dicha afección.

Las restantes alegaciones de particulares plantean cuestiones ya recogidas en las alegaciones resumidas anteriormente.

ANEJO IV

Información pública del documento de alternativas de trazado de la autovía de circunvalación M-50 compatibles con el cumplimiento de la Directiva 92/43/CE y estudio de impacto ambiental

Se han presentado un total de 626 alegaciones, que por su contenido pueden agruparse en ocho tipos diferentes. La Dirección General de Educación y Prevención Ambiental presenta una alegación en la que manifiesta que los trazados propuestos (entre la N-II y la N-IV) suponen una sustancial mejora desde el punto de vista ambiental y recomienda efectuar la unión de la M-45 y la M-50 antes de cruzar el Jarama, con lo que existiría una sola infraestructura al Norte de la N-II. Al subtramo objeto de esta declaración se refieren tres alegaciones.

Resumen del contenido ambiental más significativo de las tres alegaciones

El Arquitecto del Ayuntamiento de Paracuellos de Jarama indica que la alternativa ahora seleccionada afecta al avance del Plan General de Ordenación Urbana, produciendo un grave impacto sobre la mejor reserva de suelo del municipio. Por ello, solicita un único corredor para la R-2 y la M-50, compatible con el Plan General de Ordenación Urbana y ajustado al límite de los términos municipales de Paracuellos y Ajalvir en el cruce de la M-115. Ambos trazados deben discurrir juntos desde este punto hasta después del cruce del río Jarama, para minimizar el impacto sobre la vega y los glacis del río. Resalta el valor ambiental de este área de cruce e indica que en las Bases del Plan Regional de Estrategias Territoriales de la CAM está previsto un parque fluvial regional en dicho ámbito. Solicita la supresión de los préstamos previstos en la meseta. En relación con la afección a la urbanización «Los Berrocales», solicita que la traza se separe lo más posible de dicha urbanización, aunque tenga que saltar dos veces sobre la M-115, se minimice el terraplén frente a la urbanización, se incrementen las medidas correctoras para minimizar el impacto acústico y visual y se ejecute un acceso de la M-50 a la urbanización como medida compensatoria por la afección.

La cooperativa de viviendas «Los Berrocales del Jarama» expone que el trazado discurre demasiado próximo a las viviendas pudiendo originarse fuertes impactos acústicos y visuales, por lo que solicita un trazado más alejado del núcleo urbano o, en su defecto, la adopción de medidas correctoras.

El Ayuntamiento de San Fernando de Henares asume y remite sendos informes del arquitecto municipal y del técnico de medio ambiente. Ambos informes se refieren básicamente al subtramo entre la N-II y la N-IV. No obstante, el de medio ambiente realiza primero consideraciones globales en las que resalta la ausencia de utilización del criterio de ordenación territorial en la definición del trazado. Destaca las ventajas ambientales y económicas del desarrollo del transporte público frente al vehículo privado. A pesar de no considerar necesaria la ejecución de la infraestructura proyectada, como estima que el proyecto acabará realizándose, expone una serie de medidas correctoras a implantar en este tipo de infraestructuras.

ANEJO V

Resumen de los documentos complementarios de alternativas de trazado del estudio informativo de la M-50, tramo N-II/N-I

Ambos documentos incluyen el análisis de soluciones variantes de la solución formada por la 1.1 y la 1 (desde su enlace con aquélla) del estudio informativo sometido a información pública en junio de 1997. Se realiza una división del trazado en tres subtramos de la N-I a la N-II. En el subtramo 1, correspondiente al área de la Urbanización «Los Berrocales de Jarama»,

se contemplan cuatro alternativas: La 1.1, que es coincidente en planta con la de igual denominación del estudio informativo y ligeramente modificada en alzado en su primer tramo; la 1.2, que coincide en planta con la 1.1 pero con la rasante rebajada en la zona de viviendas, discurriendo en trinchera y separada de éstas por un dique de tierra; la 1.3, que se desarrolla lo más alejada posible de la urbanización sin afectar a la carretera M-115 con un trazado en terraplén; y la 1.4, que discurre a 200 metros del límite más próximo de la urbanización y en trinchera. En el subtramo 2, desde la finca «El Abalón» (Paracuellos de Jarama) hasta la zona de la Mesilla, para crear un tronco común a la R-2 y la M-50, se consideran dos alternativas: La 2.1 mantiene el trazado de la M-50 (solución 1.1 + 1 del estudio informativo) y se le incorpora la R-2 poco antes del enlace con la carretera M-113, mientras que la 2.2 mantiene el trazado de la R-2 y la M-50 se le incorpora en la zona de La Zorrera. En el subtramo 3, que comprende el cruce sobre el río Jarama, se estudian dos alternativas: la 3.1 corresponde a la solución 1 del estudio informativo de la M-50, y la 3.2, que cruza el río Jarama aproximadamente 750 metros más al norte que la 3.1 y corresponde a la traza prevista en el anteproyecto de la R-2, modificada respecto a la que se contempla en la DIA de la autopista de peaje Madrid-Guadalajara, por la construcción de la tercera pista del aeropuerto de Barajas y por las distancias mínimas de seguridad exigidas por AENA.

El documento remitido, respecto al tramo próximo a la urbanización «Los Berrocales», reconoce la ventaja de la solución 1.4 en lo que se refiere a menor impacto de las inmisiones sonoras sobre las edificaciones de dicha urbanización, pero propone una solución en la línea de la 1.2 ó 1.3 con pantallas antirruido, por tener mejor trazado y no exigir la modificación de la M-115. Respecto al subtramo 2, argumenta que ninguna de las dos soluciones afecta de forma directa al «lek» de Cobeña; que la solución 2.2 cuenta con reserva de terrenos en el Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Paracuellos de Jarama y que las actuaciones previstas en el mismo afectarán gravemente a las poblaciones de avutardas de la zona, haciendo inviable su supervivencia; que la solución 2.2 se apoya en el trazado de la R-2, el cual tiene una DIA que lo declara medioambientalmente aceptable; que la solución 2.2 implica menor movimiento de tierras y mayor calidad de trazado que la 2.1 y que el trazado común de ambas soluciones en la zona más septentrional del subtramo no admite un mayor desplazamiento hacia el Sudoeste, por incrementar la afección a la zona arqueológica calificada como Bien de Interés Cultural por la Comunidad de Madrid y al «Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido por su Interés Paleontológico» (cerro de La Mesilla) del Paracuellos de Jarama. En relación con el subtramo 3, el documento remitido considera que las dos soluciones contempladas atraviesan una mancha equivalente de bosque galería, formación con mayor valor de conservación, y superficies similares de cañaveral y pradera; asimismo considera que la solución 3.1 atraviesa una zona de masa vegetal más ancha y la 3.2 no afecta al arbolado disperso ni a la formación mixta del Monte catalogado denominado «Prado Dos Casas»; por todo ello, recomienda la solución 3.2. Por último, en relación con el tramo final, correspondiente al enlace con la variante de la carretera N-I, el documento remitido indica que no se prevé la continuación de la M-50 hasta la M-607, por lo que ésta finalizará en la N-I, en concreto en la variante proyectada, dado que el planeamiento urbanístico de San Sebastián de los Reyes y las actuaciones ya comprometidas y en ejecución impiden el enlace en la actual N-I. Asimismo, indica que el Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes ha mostrado recientemente su conformidad respecto a los cruces de la M-50 y la variante de la N-I sobre el arroyo Quiñones, siempre y cuando las estructuras de paso estén correctamente dimensionadas y posibiliten la futura restauración de la vegetación de ribera y el futuro uso recreativo y de corredor hasta la confluencia con el río Jarama proyectado por el Ayuntamiento.

ANEJO VI

Resumen del informe de la Comunidad de Madrid solicitado por el Ministerio de Fomento relativo a la afección de la M-50 en el término municipal de Paracuellos del Jarama

La Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional de la CAM contesta a los aspectos requeridos por el Ministerio de Fomento indicando que el terreno por el que discurren las dos alternativas de la M-50 en el término municipal de Paracuellos de Jarama no está incluido en la ZEPA ni en la propuesta de LIC realizada por la Comunidad Autónoma de Madrid, no estando previsto por parte de la misma, a fecha del escrito, la ampliación de dicha propuesta. No obstante, indica la presencia del LIC denominado «Cuencas de los ríos Jarama y Henares», que es afectado por la M-50 a su paso por el término municipal de San Sebastián de los Reyes.

La Consejería indica que, según sus datos y los aportados por el Ministerio de Fomento, parte del terreno afectado por la M-50 en el término municipal de Paracuellos de Jarama es zona de campeo de avutardas, especie característica de la ZEPA y catalogada «Sensible a la alteración de su hábitat» en la CAM. La Consejería estima que ambas alternativas de la M-50 supondrían una afección similar a los grupos de avutardas, dado que dicha afección se centra en la zona donde ambas alternativas discurren coincidentes. En todo caso, la Consejería considera que la alternativa más oriental, denominada «B» en el plano adjunto al informe (2.2 del Ministerio de Fomento), que discurre en su tramo Norte coincidente con el trazado de la R-2, con DIA aprobada y pendiente de licitación actualmente, supondría respecto a la otra alternativa una mejora medioambiental debido a la agrupación de infraestructuras en un corredor único. (El plano adjunto al escrito no contempla el desplazamiento de la R-2 para formar un tronco común como parte integrante de la alternativa «A», que debiera equivaler a la 2.1 del Ministerio de Fomento en la que sí se incluye esta posibilidad).

La Consejería considera compatibles las dos alternativas de la M-50 con la conservación de las aves en la ZEPA, ya que en ningún punto afectan directamente al territorio de la ZEPA, estimando suficiente la distancia entre ésta y la infraestructura. No obstante, la Consejería indica que existe una importante población de avutardas en el exterior de la ZEPA que se vería afectada por la nueva autopista, por lo que dicha afección debe ser tenida en cuenta a la hora de proponer medidas correctoras, que incluirán el aislamiento acústico y visual de la infraestructura, la mejora del hábitat en sus alrededores y el seguimiento de la evolución de las poblaciones de avutardas y otras aves esteparias (aguiluchos y sisón) durante las fases de construcción y explotación de la vía.

2594 *RESOLUCIÓN de 20 de enero de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la nueva carretera de acceso al Puerto de Castellón (Castellón), 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 de 6 de febrero de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la Memoria-resumen de la nueva carretera de acceso al puerto de Castellón, 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 3 de junio de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas e informe sobre alcance y contenidos 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 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 5 de febrero de 1999, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 9 de abril de 1999, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el Estudio Informativo, estudio de impacto ambiental y resultado de la información pública.

Analizado el expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fechas 1 y 9 de junio de 1999, remitió a la Dirección General