

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

4106

RESOLUCIÓN de 15 de febrero de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del «Eje Aeropuerto. Nuevo acceso al Aeropuerto de Madrid-Barajas, entre la M-110, a la altura de la Moraleja, y la M-40, a la altura del Parque Juan Carlos I».

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 a 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 31 de julio de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-Resumen del proyecto: «Eje Aeropuerto. Nuevo Acceso al Aeropuerto de Madrid-Barajas, entre la M-110, a la altura de la Moraleja, y la M-40, a la altura del Parque Juan Carlos I», 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 22 de febrero de 1999, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» y en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid», con fecha 18 de marzo de 1999, y en el diario «ABC», con fecha 20 de marzo de 1999, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 16 de junio de 1999, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado del trámite de la información pública.

El anexo II incluye los datos esenciales del estudio informativo.

El anexo III recoge los aspectos más destacables del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV es un resumen del resultado del trámite de información pública.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el estudio informativo «Eje Aeropuerto. Nuevo Acceso al Aeropuerto de Madrid-Barajas, entre la M-110, a la altura de la Moraleja, y la M-40, a la altura del Parque Juan Carlos I».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada y estudiadas las soluciones propuestas en el estudio de impacto ambiental, se consideran ambientalmente viables las soluciones únicas denominadas tramo I del eje norte-sur y eje este-oeste en su totalidad.

Analizadas las distintas alternativas de trazado propuestas para el tramo II del eje norte-sur, se considera que la opción ambientalmente más favorable es la denominada Alternativa 1, siempre y cuando se cumpla el condicionado que a continuación se expone:

CONDICIONES

1. Adecuación ambiental del trazado

En la zona del enlace del nuevo acceso con la carretera M-110, con objeto de disminuir el impacto acústico sobre las zonas habitadas situadas en las proximidades, la intrusión visual y el impacto paisajístico, los ramales del enlace nuevo acceso cruzarán bajo la carretera M-110. Con ello se conseguirá también disminuir la altura del terraplén previsto entre los puntos kilométricos 4,800 y 5,500 y, en consecuencia, el efecto barrera, el impacto paisajístico y la ocupación de la vaguada del arroyo de las Zorreras.

Teniendo en cuenta lo establecido en la condición anterior, en la zona de paso de la vaguada del arroyo de las Zorreras, entre los puntos kilométricos 4,800 y 5,500, la rasante se proyectará de forma que la altura del terraplén sea lo menor posible, considerando la repercusión ambiental producida por la altura de los taludes y la ocupación del suelo en los tramos contiguos anterior y posterior.

Con objeto de disminuir el efecto barrera para la fauna y disminuir la afeción a la vegetación de ribera del arroyo de las Zorreras, se sustituirá el marco previsto por una estructura con una luz mínima de 25 metros.

Se asegurará la no afeción al Pinar de San Isidro, tanto durante la fase de construcción como en la de explotación, teniendo en cuenta los efectos directos de la carretera y los indirectos que se producen fuera de la franja de ocupación de la misma, debidos a elementos como los caminos de acceso a obra, instalaciones auxiliares, acopios provisionales, etcétera.

Entre los puntos kilométricos 3,500 y 5,500 (final del trazado), donde esta carretera y la autopista radial R-2 discurren en paralelo, se proyectará el trazado de forma que se aproxime al de la R-2 lo máximo posible que permitan los condicionantes técnicos de ambas vías. En el diseño de los ramales de enlace de ambas carreteras se tendrá en cuenta este objetivo.

Con objeto de disminuir la afeción sobre la geomorfología y el paisaje debida a los desmontes de gran altura previstos entre los puntos kilométricos 1,600 y 2,600, se elevará la rasante, siempre que sea técnicamente posible, entre los arroyos de la Plata y Valdebebas de forma que la altura del desmonte máximo no sobrepase los 15 metros de altura.

El viaducto previsto sobre el arroyo Valdebebas (punto kilométrico 3,000) se proyectará de forma que no se afecte a la vegetación de ribera ni a las instalaciones de canalización existentes, incluso durante la fase de construcción.

El enlace del eje norte-sur con el eje este-oeste se proyectará de forma que no se afecte al cauce del arroyo de la Plata, incluso durante la fase de construcción.

El tramo de conexión del eje norte-sur con la M-40 se proyectará de forma que el túnel discurra excavado en mina en toda la longitud de su recorrido bajo el Parque Juan Carlos I. La altura de la rasante y el sistema constructivo del túnel que se establezcan en el proyecto constructivo serán tales que permitan cumplir la condición anterior.

Con objeto de minimizar la afeción al Parque Juan Carlos I, se asegurará que el túnel bajo el mismo pueda ser excavado en mina. Asimismo, con el fin de minimizar el impacto acústico sobre las edificaciones próximas, la intrusión visual y la afeción paisajística producida sobre el Parque desde el sur, el tronco de la carretera y los ramales del enlace con la M-40 pasarán bajo el ferrocarril y, los que deban atravesarla, bajo la M-40.

2. Protección de los servicios existentes

Durante la construcción y explotación de la vía se asegurará la continuidad de los servicios existentes, de acuerdo con lo dispuesto en el estudio de impacto ambiental, con especial atención a todas las vías de comunicación afectadas.

Se restituirán todos los caminos y carreteras que se vean afectados por la obra. En concreto, el proyecto constructivo contemplará las medidas oportunas para el mantenimiento del tráfico y la minimización de alteraciones ocasionadas sobre las carreteras y autovías con las que enlaza el nuevo eje. Se extremarán las precauciones en la M-110, la A-10 y la M-40.

Durante la realización del proyecto constructivo se estará en coordinación con la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraes-

estructuras Ferroviarias y con RENFE para coordinar el cruce con la línea de ferrocarril Madrid-Barcelona.

Asimismo, se asegurará la restitución de todas las vías pecuarias afectadas y se tramitará la correspondiente solicitud de autorización ante la Dirección General de Agricultura y Alimentación de la Consejería de Economía y Empleo de la Comunidad de Madrid.

3. Protección del sistema hidrológico

Con el fin de no inducir riesgos sobre el sistema hidrológico existente en la zona, no se ubicarán parques de maquinaria ni instalaciones auxiliares de obra en aquellas zonas que puedan afectar a dicho sistema, ya sea directamente o por escorrentía o erosión, respetándose estrictamente el dominio público hidráulico.

Se realizará un estudio del grado de afección real sobre los sistemas acuíferos presentes, motivada por la excavación de los tramos en túnel y trinchera, tanto en flujo como en potencial deterioro de calidad.

Se instalarán balsas de decantación en las bocas del túnel durante su construcción y en la zona de instalaciones y parque de maquinaria, así como barreras de retención de sedimentos en viaductos y en aquellos tramos del trazado que discurren próximos a cursos de agua o a barrancos tributarios de los mismos.

Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre arroyos y barrancos. El agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua o barrancos, siempre que no sea sobrepasado el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos. En caso de no ser así, deberá tratarse el agua por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

Los residuos como aceites, combustibles, cementos, etc., procedentes de la zona de instalaciones durante la fase de construcción, se gestionarán según la normativa aplicable. En ningún caso se verterán dichos residuos al terreno o a los cursos de agua.

Se estudiará la conveniencia de la instalación de balsas permanentes de retención como medida de protección frente a vertidos accidentales de residuos tóxicos y peligrosos, que también podrán servir como dispositivos de decantación de efluentes procedentes de escorrentías de las calzadas.

Se minimizará la franja de afección a las riberas cruzadas por el eje ocupándose la anchura estrictamente necesaria de actuación en torno al eje de la vía que permita la construcción de la misma. Asimismo se procederá a la restauración posterior de los cursos atravesados, tanto morfológica como vegetalmente, en una longitud aguas arriba y aguas abajo del mismo que supere la franja de afección estricta.

Se extremarán las medidas precautorias en los arroyos San Blas, la Plata, Valdefuentes, Valdebebas, las Zorreras, la Ganga y los Carboneros y cualquier vaguada de entidad que se vea afectada durante las obras.

4. Prevención del ruido

Se realizará un estudio de previsión del ruido futuro, teniendo en cuenta el efecto sinérgico con las fuentes actuales de ruido. Este estudio permitirá proyectar las medidas adecuadas para conseguir que el nivel sonoro continuo equivalente (Leq) de inmisión en los puntos receptores existentes a lo largo del trazado, una vez en explotación, no sobrepase los límites siguientes, medidos en las edificaciones existentes a 2 metros de las fachadas para cualquier altura:

Zonas residenciales:

Leq (siete a veintitrés horas) menor que 65 dB(A)
Leq (veintitrés a siete horas) menor que 55 dB(A)

Zonas comerciales:

Leq (siete a veintitrés horas) menor que 70 dB(A)
Leq (veintitrés a siete horas) menor que 60 dB(A)

Zonas industriales:

Leq (siete a veintitrés horas) menor que 75 dB(A)
Leq (veintitrés a siete horas) menor que 70 dB(A)

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

Dada la cercanía del aeropuerto y el gran número de infraestructuras viarias que discurren por la zona, se realizará un estudio del ruido actual existente en las viviendas próximas al eje y en el límite de suelo urbano

o urbanizable. En los casos en los que el ruido de fondo supere los niveles límite arriba indicados, las medidas a adoptar deberán asegurar que no sea sobrepasado el valor $L_{fondo} + 5$ dB(A).

Especialmente se estudiará el enlace con la M-110, las embocaduras del túnel en el entorno del parque Juan Carlos I y los ramales de enlace con la M-40.

5. Protección del patrimonio cultural y arqueológico

El proyecto de construcción deberá incluir el resultado de una prospección arqueológica intensiva a lo largo de la traza, y en anchura suficiente, que abarque también zonas auxiliares como vertederos, áreas de instalaciones, accesos, etc. Dichos trabajos arqueológicos deberán estar suscritos por un arqueólogo competente, previa presentación de un programa detallado de intervención y de la autorización del mismo por parte de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Comunidad Autónoma de Madrid. Asimismo, en el programa de vigilancia ambiental se contemplará el seguimiento de las labores de movimiento de tierras, así como la supervisión de los trabajos arqueológicos por parte de dicho organismo competente, siendo seguidos los procesos previos y de proyecto por un arqueólogo autorizado.

En caso de aparición de restos o yacimientos no inventariados, se ejecutarán las actuaciones arqueológicas que en su momento dicte la citada Dirección General de Patrimonio Cultural.

Se asegurará la no incidencia a la Ermita de San Isidro durante la ejecución de las obras, procediéndose al acotamiento, si fuera necesario, de un perímetro de protección.

6. Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares

Se excluirán como zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares aquellas con suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga y dominio público hidráulico de los arroyos existentes. Estas zonas de exclusión se cartografiarán en el proyecto constructivo a una escala no inferior a 1:5.000.

En caso de ser necesario, se emplearán únicamente aquellas zonas de préstamos, canteras y graveras que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En caso contrario, se deberá presentar la documentación necesaria ante la autoridad ambiental competente para su pertinente evaluación de impacto ambiental.

Dado el elevado volumen excedentario de tierras, se establecerán los mecanismos de coordinación necesarios para estudiar la posibilidad de su reutilización en otras obras que se estén ejecutando o que estén previstas en la zona, bien para su traslado directo o bien para su acopio temporal.

Los materiales finalmente sobrantes se llevarán a vertederos permanentes, que deberán estar perfectamente definidos en el proyecto constructivo, tanto en planta como en secciones transversales. La ubicación, extensión y diseño de la configuración final se realizará minimizando el grado de afección real hidrológica y paisajística de los vertederos propuestos en el estudio de impacto ambiental. Su ubicación y características figurarán en todos los documentos del proyecto y tendrán carácter contractual.

7. Protección de la fauna y de la vegetación

Se adecuarán los sistemas de drenaje previstos en el estudio informativo para permitir el paso de pequeños vertebrados a través de ellos sin perder su funcionalidad original.

Se realizará un estudio contemplando el grado de afección real a las especies de avifauna presentes en la cercana ZEPA «Estepas Cerealistas de los ríos Jarama y Henares», así como a los Hábitats 19210095 y 19210096, catalogados por el anexo I de la Directiva 92/43/CEE, constituidos por formaciones de ribera inventariadas en el arroyo de Valdebebas.

Para minimizar la afección sobre la vegetación natural, se tomarán las medidas oportunas que restrinjan la ocupación del terreno durante las obras. Esta ocupación se ceñirá lo más posible a lo largo de la traza y en las zonas de vertedero, zonas de instalaciones, caminos auxiliares y préstamos, intentando no superar la franja definida por la explanación de la autovía. Se observarán las medidas necesarias que aseguren la no afección al «Pinar de San Isidro» y a la vegetación de ribera del arroyo de Valdebebas, como masa arbórea de mayor interés en la zona.

Una vez finalizada la obra, se revegetarán aquellas zonas ocupadas por instalaciones temporales.

8. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística*

Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, desarrollando lo esbozado en el estudio de impacto ambiental con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El proyecto considerará todas las actuaciones del trazado (desmontes, terraplenes, túneles, viaductos), así como áreas de vertederos, préstamos, si es que existen, viarios de acceso a la obra, parques de maquinaria y otras instalaciones temporales, prestando especial interés a las embocaduras del túnel y a los cruces de cauces superficiales (obras de drenaje).

Para el caso de los elementos de ventilación del túnel en el entorno del Parque Juan Carlos I, se realizará un estudio específico de su incidencia visual y de medidas de integración paisajística.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de la zona. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén será preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, 3H:2V, de modo que sea posible su revegetación. En cualquier caso, los desmontes no serán superiores a 1H:2V, salvo que se produzca un impacto por la ocupación del suelo que no compense las ventajas de taludes más tendidos.

Se elaborará, en el proyecto constructivo, un plan de gestión de tierra vegetal, en el que se contemplará la retirada selectiva de la capa más superficial del suelo en los movimientos de tierras, que, tras su acopio y mantenimiento, se reutilizará en la restauración vegetal del trazado y de las superficies ocupadas por las instalaciones temporales utilizadas en la fase de construcción.

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.

9. *Seguimiento y vigilancia*

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras, una vez desarrolladas, establecidas en el estudio de impacto ambiental y en el condicionado de esta declaración.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y periodo de su emisión. Para ello el programa detallará, para cada factor ambiental objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbral crítico para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra, que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

- a) Antes del inicio de las obras: Plan de seguimiento ambiental para la fase de obras presentado por la asistencia técnica a la dirección de obra.

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

- b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo.
- c) Informes periódicos trimestrales durante toda la fase de obras.
- d) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre la continuidad de los servicios existentes realmente mantenidos, de acuerdo con la condición 2.

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

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.

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

Informe sobre el emplazamiento de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 6.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y la vegetación realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 7.

Informe sobre las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 8.

Plan de seguimiento ambiental para la fase de explotación.

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

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 8.

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

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

10. *Documentación adicional*

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

Los documentos referidos son los siguientes:

Adecuación ambiental del trazado, de acuerdo con lo establecido en la condición 1.

Medidas relativas al aseguramiento del tráfico y los servicios existentes durante las fases de construcción y explotación, según lo establecido en la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico, incluidas las recogidas en el estudio específico de afección a acuíferos, a que se refiere la condición 3.

Estudio de previsión de ruido y ruido actual, y proyecto de medidas de protección acústica, 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 5.

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

Medidas relativas a la protección de la fauna y de la vegetación y estudio de la posible afección a la avifauna y a la vegetación de los hábitats a que se refiere la condición 7.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, incluido el estudio específico de integración de los elementos de ventilación del túnel a que se refiere la condición 8.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 9.

11. *Definición contractual y financiación de las medidas correctoras*

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en las

condiciones de esta declaración, figurarán en la Memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuestos del proyecto. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

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

Madrid, 15 de febrero de 2000.—El Secretario general, Juan Luis Muriel Gómez.

ANEXO I

Resultado de las consultas previas realizadas

Los organismos, entidades y particulares consultados, a los que se remitió la Memoria-Resumen, fueron los siguientes:

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Ministerio de Medio Ambiente).	
Confederación Hidrográfica del Tajo.	X
Delegación del Gobierno en Madrid.	X
Dirección General de Transportes (Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad Autónoma de Madrid).	X
Dirección General del Suelo (Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad Autónoma de Madrid).	
Dirección General de Calidad Ambiental (Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional de la Comunidad Autónoma de Madrid).	X
Dirección General del Medio Natural (Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional de la Comunidad Autónoma de Madrid).	X
Dirección General de Agricultura y Alimentación (Consejería de Economía y Empleo de la Comunidad Autónoma de Madrid).	X
Dirección General de Patrimonio Cultural (Consejería de Educación y Cultura de la Comunidad Autónoma de Madrid).	X
Presidencia de la Comunidad Autónoma de Madrid.	
Instituto Tecnológico Geominero de España.	
Sociedad Española para Defensa del Patrimonio Geológico y Minero (ETS Ingenieros de Minas de la UPM).	
Cátedra de Ingeniería Ambiental de la ETSI Caminos, C. y P. de la UPM.	
Cátedra de Planeamiento Urbanístico de la ETS Arquitectura de la UPM.	
Centro de Investigaciones Ambientales de la Comunidad Autónoma de Madrid «Fernando González Bernáldez».	X
Instituto de Acústica (CSIC).	X
Cátedra de Ecología de la Facultad de Ciencias Biológicas de la UAM.	
Departamento de Ecología de la UAM.	
CODA (Madrid).	
AEDENAT (Madrid).	
FAT (Madrid).	
ADENA (Madrid).	
Sociedad Española de Ornitología (SEO).	
Greenpeace España.	
Asociación ecologista «El Soto».	
Coordinadora Madrileña de Defensa de la Naturaleza (COMADEN).	
Fondo del Patrimonio Natural Europeo.	
La Casa Verde (Madrid).	
RETAMA (Madrid).	
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental.	
Ayuntamiento de Madrid.	X
Ayuntamiento de Alcobendas (Madrid).	X

Del contenido de las contestaciones recibidas cabe destacar, desde el punto de vista ambiental, los siguientes aspectos:

La Confederación Hidrográfica del Tajo estima que el trazado propuesto afecta a los arroyos de San Blas, la Plata, Valdefuentes, Valdebebas, las Zorreras, la Ganga y los Carboneros, así como a varias vaguadas de distinta consideración. En este sentido, recomienda una especial atención a los

aspectos hidrológicos, con el fin de garantizar el paso de avenidas extraordinarias, sugiriendo que las obras de cruce se realicen con una sola luz. Asimismo, sugieren que en el proyecto definitivo se contemple la restauración de los cauces en una longitud que supere la de afección directa de las obras, tanto aguas arriba como aguas debajo de dichos puntos.

La Delegación del Gobierno en Madrid destaca, con carácter general, que ha localizado zonas que, por sus características, exigen una especial atención, por lo que entiende necesario que en el proyecto de construcción se incluyan las medidas precisas para preservar aquellas que tengan valor ecológico o paisajístico, evitar el deterioro de edificaciones con valor histórico-artístico y proteger a los habitantes de núcleos residenciales cercanos ante una posible degradación de su nivel de bienestar.

La Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Comunidad Autónoma de Madrid viene a concluir la innecesariedad de la actuación propuesta, en particular en lo que atañe al eje norte-sur, considerando ambientalmente más adecuada para la solución de tráfico de la zona la adaptación de la actual carretera M-110. En su argumentación destacan diversos aspectos negativos de la actuación, como sería la falta previsible de capacidad de la M-110 entre el entronque propuesto y la N-I; el impacto acústico sobre zonas residenciales de la parte norte, en La Moraleja; la redundancia de enlaces con la M-40 (proponen que el eje finalice en su entronque con la A-10) y la necesidad de importantes expropiaciones en suelo urbano para alguna de las soluciones de entronque con dicha autovía M-40. En este sentido, en caso de realizarse el proyecto, señalan como más factible para el tramo final del eje norte-sur, bajo el parque «Juan Carlos I», la denominada «solución 1».

La Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional de la Comunidad Autónoma de Madrid realiza, en primer lugar, consideraciones de tipo general sobre la necesidad de estudiar este tipo de proyectos de infraestructuras en un conjunto amplio que integre todas las actuaciones existentes y las que estén en fase de planeamiento o proyecto, con el fin de adecuar su funcionalidad y trazado a la capacidad real de acogida por parte del territorio. En este sentido, destacan la necesidad de evaluar los impactos sinérgicos que se produzcan y establecer de forma coordinada las medidas preventivas, correctoras y compensatorias.

Por otra parte, realiza una síntesis de la actuación y del medio en que se inscribe, destacando una serie de peculiaridades ambientales como son la morfología de relieves intermedios a alomados, la presencia de diversos arroyos con vegetación ripícola asociada con importante valor de conservación, la presencia cercana a la traza de una masa de pino piñonero y carrasco denominada «Pinar de San Isidro», la cercanía relativa del área a zonas estepáricas protegidas por el tipo de avifauna asociada, así como la cercanía de la ermita de San Isidro y la existencia de diversas vías pecuarias interceptadas.

Por último, expone una serie de aspectos significativos a tener en cuenta en la redacción del estudio de impacto ambiental, entre las que destacan la necesidad de justificación del proyecto conjuntamente con otras infraestructuras viarias existentes o previstas; inventario y cartografía de las distintas variables del medio afectables como son calidad atmosférica, niveles de inmisión de ruido, enclaves geológicos y geomorfológicos, recursos hídricos superficiales y subterráneos, formaciones vegetales existentes, comunidades faunísticas, con especial atención a las especies y hábitats presentes en la cercana ZEPA de «Estepas Cerealistas de los ríos Jarama y Henares», valores culturales, vías pecuarias, etc.; consideración del efecto barrera de la vía; medidas de integración ecológica y paisajística de la zona afectada, en particular de las zonas de ribera; medidas de protección acústica necesarias, pasos para fauna, etc.

La Consejería de Economía y Empleo de la Comunidad Autónoma de Madrid, a través de su Dirección General de Agricultura y Alimentación, informa sobre la existencia de diversas vías pecuarias clasificadas en la zona y su afección por interacción directa con el proyecto propuesto. A este respecto, destaca la necesidad de recoger las medidas de reposición del paso ganadero así como la tramitación de la correspondiente autorización, de obligado cumplimiento según la normativa estatal y autonómica vigentes. Adicionalmente, destaca un error de tipología de vía, en uno de los casos, según la cartografía aportada en la Memoria-Resumen.

La Consejería de Educación y Cultura de la Comunidad Autónoma de Madrid, a través de su Dirección General de Patrimonio Cultural, expone que todo el área en que se enmarca la actuación propuesta es una zona de alto potencial arqueológico y que en la Memoria-Resumen no se invoca la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, de obligado cumplimiento, ni se realiza una evaluación previa de los efectos potenciales. Concluye en la necesidad de presentar, por parte del organismo promotor, los resultados de una excavación arqueológica realizada por un arqueólogo competente, previa presentación de un programa detallado de intervención y de la autorización del mismo por esa Dirección. Asimismo, considera necesario que en el programa de vigilancia ambiental

se contemple el seguimiento de los trabajos arqueológicos por parte del organismo competente, y que el proceso previo y de proyecto sea seguido por un arqueólogo autorizado.

El Centro de Investigaciones Ambientales de la Comunidad de Madrid «Fernando González Bernáldez» concluye, en primer lugar, que la actuación no parece afectar considerablemente el patrimonio natural de la Comunidad de Madrid. No obstante, destaca la necesidad de analizar la posible afección del trazado a diversos hábitats catalogados por el anexo I de la Directiva 92/43/CEE, inventariados en tramos del arroyo de Valdebebas, minimizando los movimientos de tierras y la eliminación de vegetación de ribera en dicho cauce y ejecutando las medidas de restauración pertinentes. Asimismo, destaca la necesidad de acometer las medidas protectoras necesarias, tanto en fase de ejecución como de explotación, para evitar la contaminación del conjunto de arroyos que atraviesan la zona.

Por último, recuerda que deberá respetarse la servidumbre de paso para las vías pecuarias afectadas por la traza.

El Instituto de Acústica del CSIC considera que en el proyecto debe incluirse un estudio de los posibles efectos acústicos de la actuación.

El Ayuntamiento de Madrid, a través del Departamento de Actividades e Industrias de la Gerencia de Urbanismo, remite documentación que reúne informes de diversos servicios municipales. Entre éstos, la Sección de Calificación Ambiental comenta la falta de información en la Memoria-Resumen de diversos aspectos sobre los que llama la atención para su análisis detallado, como son la generación de ruido, la evacuación de escorrentías hacia cauces naturales, la ventilación de túneles y el impacto estético de dichos elementos de evacuación en el parque «Juan Carlos I». Recomienda resolver adecuadamente la conexión del eje norte-sur con la autovía M-40, prever la gran vía urbana de calidad señalada como elemento fundamental para la zona en el PGOU de Madrid en la zona de suelo urbanizable no programado «Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas» (UNP.4.01), y que estén previstas las oportunas reservas de suelo para el trazado de las diversas líneas ferroviarias planificadas en la zona y sus interacciones con el viario proyectado.

Por otra parte, la Concejalía de Medio Ambiente destaca la falta de información de tipo ambiental aportada por la Memoria-Resumen, indicando la necesidad de incluir análisis detallados y medidas preventivas y correctoras adecuadas para paliar los impactos negativos sobre las distintas variables del medio. En su enumeración de valores destacables señala los diversos arroyos atravesados, la presencia de los acuíferos terciario y cuaternario de Madrid, potencialmente afectables en flujo y calidad por las excavaciones en trinchera y túnel, el pinar de San Isidro, el parque de el Capricho y el cerro de la Carrasposa. Con respecto a las alternativas planteadas para la conexión con la M-40, se decantan por la denominada solución 1, por ser la que menos afecta al parque «Juan Carlos I».

Por último, la Dirección de Servicios de Sistemas Generales del Área de Obras señala la conveniencia de resolver la conexión con la M-40 sin eliminar conexiones existentes en el viario local (avenida de Logroño) y la necesidad de modificar el PGOU de Madrid en esta zona, ya que no está previsto en el mismo la prolongación del eje Norte-Sur hasta la M-40, a través de zonas calificadas como verde básico.

El Ayuntamiento de Alcobendas indica una serie de deficiencias y errores en la Memoria-Resumen, la necesidad de contar con las previsiones que se estaban tramitando con respecto a su PGOU, que modifican el vigente de 1984, y que el eje Norte-Sur no debe ser considerado como una vía de baja velocidad, ya que entienden que este tramo supone una alternativa radial a la N-1.

ANEXO II

Descripción del proyecto

El proyecto se inscribe en el denominado Plan Barajas y sus características generales son las siguientes:

El ámbito se sitúa en la provincia de Madrid, limitado al sur por la M-40, al norte por el término municipal de Alcobendas, al este por el aeropuerto, y al oeste por el desarrollo urbano previsto y el parque de Valdebebas.

Se propone una autovía con velocidad de proyecto de 80 km/h, con dos calzadas principales de dos carriles cada una, de 3,50 metros así como dos calzadas laterales a ambos lados, separadas del tronco principal por una banda de 30 metros con dos carriles de 3,50 metros cada uno y sentido único. La mediana se prevé de 18 metros, pendiente menor del 6 por 100 y arcenes exteriores de 2,5 metros.

Las distintas alternativas estudiadas responden a criterios de optimización de los trazados en relación con la situación actual y su prognosis del tráfico, del planeamiento urbanístico existente, de la infraestructura viaria actual y futura y de los condicionantes técnicos y ambientales.

Se ha denominado tramo I del eje Aeropuerto a la parte imprescindible a desarrollar para lograr el acceso a la Nueva Área Terminal (NAT), y comprende los siguientes elementos:

Eje Norte-Sur, entre la A-10 y la M-110 a la altura de La Moraleja. Calzadas laterales del eje Norte-Sur de comunicación con los distintos servicios aeroportuarios.

Eje Este-Oeste, prolongación de la actual N-100 hasta conectar con el eje Norte-Sur y reposición a su vez de parte de la M-110.

Modificación de la A-10 en la zona afectada por el entronque del eje Norte-Sur.

El tramo II del eje Aeropuerto está constituido por la prolongación del Eje Norte-Sur hasta la M-40, conectando con ésta en sentido sur para canalizar los tráfico de penetración y salida de la NAT.

Definición de alternativas:

El estudio define tres alternativas que se desarrollan completamente entre la M-110 y la M-40, con una zona común denominada tramo I, y una parte no común, definida como tramo II.

Por lo que se refiere al tramo I, no es posible plantear alternativas significativas, ya que:

El desarrollo en planta para el eje Norte-Sur está condicionado por la situación del aeropuerto, las zonas de reserva aeroportuaria y el desarrollo previsto para la ciudad aeroportuaria. En cuanto al alzado, se han considerado ciertas variaciones, en función de las cotas del área de la terminal, la permeabilidad visual y la orografía del terreno.

Para el eje Este-Oeste, la dificultad de plantear alternativas se debe a su escasa longitud y a tener como puntos de paso obligado los siguientes: Conexión con la N-100, paso y enlace sobre la avenida de Logroño, paso sobre el arroyo de la Tía Martina y entrada a zona de empleados de la NAT.

Las calzadas laterales y la modificación de la A-10, al estar bajo los mismos condicionantes de desarrollo descritos para el eje Norte-Sur, mantienen, asimismo, una solución única.

Para el tramo II se han planteado tres alternativas de trazado:

Las alternativas A-1, A-2 y A-3 son soluciones en túnel bajo el parque «Juan Carlos I» y el campo de golf anexo.

La alternativa A-1, de 3.265 metros de longitud, rodearía el recinto del parque por el oeste, sobrepasaría la futura modificación de la A-10, pudiendo ser el túnel relativamente superficial y mantener un trazado en alzado suave.

La alternativa A-2 mantendría una cota más profunda con un desarrollo longitudinal de 2.966 metros, pasando por debajo de la zona central del parque «Juan Carlos I», el Metro, el ferrocarril y la M-40.

La alternativa A-3, con trazado sensiblemente recto desde el enlace con la A-10 a la glorieta de la avenida de Logroño, bajo la M-40, más hacia el este que las otras alternativas, presenta mayores pendientes, mayor profundidad y una longitud de 2.470 metros.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

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

El estudio caracteriza climáticamente el ámbito del proyecto por las escasas precipitaciones y una fuerte oscilación térmica anual, producida por los efectos de la continentalidad. Los valores actuales de contaminación atmosférica se corresponden con los de zonas urbanas con un grado de industrialización medio.

La calidad de los suelos, desde el punto de vista de la capacidad agrológica, oscila entre los valores de tipo medio (clase IV) y alto (clases II y III).

La calidad actual de las aguas superficiales de los cursos del ámbito de estudio es deficiente, habiendo tramos de río muy contaminados, como los de Las Zorreras y Valdebebas.

Por lo que se refiere a la vegetación, el estudio identifica las áreas de vegetación de ribera, muy degradadas; los matorrales, presentes en pequeñas manchas; los pinares, sometidos a fuerte presión antrópica y carentes de estrato arbustivo; los parques recreativos, con importante masa vegetal; los cultivos de secano, cebada y trigo fundamentalmente; y pequeñas extensiones de olivar. Se considera que el interés botánico es bajo y que no existen endemismos ni especies protegidas en la zona.

La fauna que se describe se corresponde con la de los ecosistemas enunciados, espacios abiertos especialmente antrópicos: Eriales, campos

de cultivo, huertas, etc., ecosistemas jóvenes, poco maduros y muy humanizados, cuyo valor es bajo.

Los términos municipales afectados son Alcobendas y Madrid. El eje Norte-Sur, en la conexión con la M-110, atraviesa una pequeña zona de suelo no urbanizable protegido y posteriormente afecta a una zona clasificada como suelo no urbanizable común y como suelo urbanizable no programado.

El eje Este-Oeste, en su mayor parte, afecta a superficies destinadas al sistema general aeroportuario.

En el eje Aeropuerto (tramo II), finalmente, las alternativas afectan a superficies clasificadas como sistemas generales en el planeamiento urbanístico del municipio de Madrid.

No existen recursos arqueológicos ni paleontológicos susceptibles de ser afectados por las obras. Asimismo, tampoco se afecta a recursos históricos, artísticos o etnológicos.

En cuanto a vías pecuarias, se han inventariado en el entorno del trazado una colada, cinco veredas y dos descansaderos.

Por lo que se refiere a riesgos diversos, se clasifica el territorio afectado por el trazado en las categorías de erosión nula o ligera, escaso riesgo de inundación y bajo riesgo de incendios.

Como se ha referido en el anejo II, no existen alternativas en el sentido más amplio del término, puesto que los condicionantes existentes a la hora de definir el trazado de la autovía son muy restrictivos para el eje Norte-Sur y el eje Este-Oeste, presentándose únicamente tres opciones diferentes para el eje Aeropuerto (tramo II).

El estudio de impacto ambiental realiza una descripción y valoración comparativa de impactos, tanto para el medio físico como para el medio social de cada alternativa, y una vez realizada la repercusión global de las alternativas, con relación a todos los criterios adoptados, señala que la alternativa A-1 resulta la de mayor calidad ambiental, no habiéndose valorado ningún impacto como crítico en ninguna de las tres alternativas, y se han estimado 2 severos, 5 moderados, 9 compatibles y 4 positivos para la alternativa A-1, mientras que para la A-2 y la A-3, la valoración ha sido de 3 severos, 4 moderados, 9 compatibles y, asimismo, 4 positivos.

El estudio concluye que, entre los impactos negativos, para las tres alternativas, el que destaca es la afección producida como consecuencia de los movimientos de tierra, presentando desmontes de hasta 34 metros de altura y terraplenes de 26 metros. Como consecuencia de esta acción se produce un impacto paisajístico notable, generando grandes cantidades de material sobrante que precisan la adopción de medidas correctoras que disminuyan los riesgos de erosión.

El estudio incluye un plan de medidas protectoras y correctoras. Entre las primeras cabe destacar la protección del drenaje superficial, la protección del suelo de capacidad agrológica alta, la protección de la vegetación arbórea, la definición de zonas aptas para la ubicación de instalaciones, así como las medidas preventivas para evitar la contaminación de las aguas. Se prevé como posible vertedero, con capacidad suficiente para albergar todo el material excedente, dentro de la zona de reserva aeroportuaria, el espacio adyacente al terraplén de la pista 18-36 recientemente construida.

Entre las medidas correctoras se cita la instalación de pantallas acústicas en las zonas identificadas como conflictivas, en el entorno de La Moraleja; la revegetación de superficies desnudas y los espacios de nueva creación, como pasos elevados, medianas y enlaces; la adecuación de drenajes para favorecer el paso de la fauna, así como la restauración de las riberas.

El estudio incluye un cuadro con la valoración económica de las medidas correctoras, un análisis ambiental de la alternativa seleccionada y unos cuadros con la matriz de impactos para los medios físico y socio-económico, para las tres alternativas y en las situaciones previa y posterior a la aplicación de medidas correctoras, para las fases de construcción y explotación. Asimismo el estudio aporta cartografía temática referente a las variables del medio físico y al planeamiento urbanístico municipal. Incluye un amplio reportaje fotográfico.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el trámite de información pública se han presentado las siguientes alegaciones:

Alegaciones de organismos:

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

Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional de la Comunidad Autónoma de Madrid.

Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad Autónoma de Madrid.

Área de Ordenación del Territorio, Obras y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Alcobendas.

Área de Medio Ambiente. Departamento de Contaminación Atmosférica del Ayuntamiento de Madrid.

Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento.

Alegaciones de particulares: Se han presentado 21 alegaciones de particulares.

La Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional de la Comunidad Autónoma de Madrid alega que no quedan contempladas en el estudio de impacto ambiental las acciones derivadas de la realización del proyecto, así como que el inventario ambiental es excesivamente generalista en cuanto al «confort» sonoro, valoración de la calidad del aire y valoración del paisaje. Asimismo, la citada Consejería echa en falta un análisis de los efectos sinérgicos debidos a la concurrencia de gran número de carreteras en la zona, y la identificación y valoración de los impactos que pueda generar la posible creación de una zona de vertido junto a la pista 18-36 en la zona de reservas aeroportuarias. Tampoco se ha presupuestado el coste estimativo de la instalación de pasos de fauna.

La Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional de la Comunidad Autónoma de Madrid informa que los terrenos objeto del proyecto se incluyen mayoritariamente en el ámbito de suelo urbanizable no programado «Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas» (UNP.04.01) del vigente Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, sobre el que no se ha desarrollado ni aprobado hasta la fecha el programa de actuación urbanística que establezca la concreción de los sistemas generales viarios, y que el trazado de la autovía definido en el proyecto informativo no coincide con las trazas marcadas en la ficha gráfica de desarrollo del ámbito de dicho UNP.04.01.

La Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad Autónoma de Madrid emite dos informes alegando que, puesto que se ha duplicado recientemente la carretera M-110, no se justifica suficientemente la construcción del nuevo acceso al aeropuerto.

En los informes se argumenta que la construcción del nuevo trazado provocará serios problemas de tráfico en el enlace con la M-110 y en el tramo de ésta hasta la N-1, así como en el enlace con la M-40 por el sur, ya muy sobrecargado en la actualidad. Considera un error adjudicar al eje Norte-Sur la doble función de acceso al aeropuerto y de desvío del tráfico de salida en dirección norte del área metropolitana de Madrid a través de la M-40, con continuidad por la carretera M-110, señalando que ningún instrumento de planeamiento anterior ha considerado un acceso al aeropuerto distinto de la A-10.

En esta misma alegación, y con respecto a la conexión con la M-40, se observa que el trazado en alzado en «tobogán» del tramo II podría simplificarse mediante una prolongación del túnel para, con un perfil prácticamente horizontal, poder llegar directamente hasta la M-40.

Como conclusión se propone la construcción del eje Norte-Sur únicamente hasta la A-10, ampliando convenientemente la M-110, la autovía de acceso desde el nudo «Eisenhower» y la A-10, potenciando el enlace actual entre ambas autovías, incluso prolongando el acceso desde dicho nudo hasta la rotonda al extremo este del eje Este-Oeste, utilizando parte de los terrenos de AENA. En estas circunstancias no se debería ampliar la M-110 hasta el año 2010. En caso contrario, se debería estudiar una variante de dicha carretera desde la rotonda al extremo norte hasta la N-1 para evitar el impacto acústico sobre las urbanizaciones aledañas.

El Área de Ordenación del Territorio, Obras y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Alcobendas considera que debería aprovecharse la ocasión de la construcción del eje Aeropuerto para modificar el actual trazado de la N-1, reconvirtiendo el estudio de dicho eje en el estudio del eje radial R-1. Asimismo destaca que el estudio de impacto ambiental no señala las posibles viviendas afectadas por emisiones sonoras, considerando negativo que el eje viario discurra a cota superior al terreno a su paso por el «Pinar de San Isidro», así como la ubicación del vertedero de tierras junto a la nueva tercera pista del aeropuerto.

El Departamento de Contaminación Atmosférica del Área de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Madrid considera necesario estudiar el riesgo de afección a las aguas subterráneas, especialmente en el área del parque «Juan Carlos I», con el fin de evitar las consecuencias derivadas de la intercepción de niveles freáticos. Se deben definir detalladamente las operaciones de vertido de tierras en el vertedero proyectado junto a la pista 18-36 del aeropuerto, evaluando su incidencia ambiental y detallando las medidas a tomar para lograr su adecuación ambiental.

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento indica que los carriles de entrada a la nueva carretera cruzan la doble línea de ferrocarril Madrid-Barcelona, recomendando que se dimensione el paso superior de esta línea de modo que se permitan futuras ampliaciones de la vía férrea.

Don Antonio Badiola Gago, como Gerente de la empresa «Maderas del Norte, Sociedad Anónima», solicita el desvío del eje viario Norte-Sur de Barajas, puesto que ocupa parte de las parcelas 26 y 27 del polígono 13, en el término municipal de Alcobendas, propiedad de la empresa, afectando a sus accesos.

El resto de alegaciones presentadas por los particulares hacen referencia a cuestiones de calificación urbanística de terrenos de su propiedad, en el término municipal de Alcobendas, por lo que no se consideran de índole ambiental.

4107

RESOLUCIÓN de 15 de febrero de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía de Castilla-La Mancha: Unión de la A-5 con la A-3 y Cuenca, tramo: Maqueda Toledo (provincia de Toledo)», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

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 realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 26 de mayo de 1994, a la antigua Dirección General de Política Ambiental la Memoria-resumen del estudio informativo «Autovía de Castilla-La Mancha: Unión de la A-5 con la A-3 y Cuenca», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, dicha Dirección General estableció a continuación un período de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 15 de septiembre de 1994 la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

El estudio informativo de la autovía de Castilla-La Mancha. Unión de la A-5 con la A-3 y Cuenca, fue sometido al trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 16 de junio de 1997, en el «Boletín Oficial de la Provincia de Toledo» de fecha 23 de junio de 1997, y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Cuenca» de fecha 2 de julio de 1997, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

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

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental por Resolución de fecha 22 de enero de 1999, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 17 de febrero de 1999, formuló declaración de impacto ambiental del tramo Tarancón-Cuenca de la mencionada autovía de Castilla-La Mancha.

Posteriormente la Dirección General de Carreteras solicitó a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental que ésta realizase la evaluación de impacto ambiental del Tramo Maqueda-Toledo, que discurre desde la N-V hasta la ronda norte de Toledo, y que es el objeto de la presente declaración de impacto ambiental, quedando por someter al procedimiento de evaluación ambiental, en el conjunto de la autovía de Castilla-La Mancha, el tramo desde la ronda Norte de Toledo hasta Tarancón en la N-III.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas referidas al tramo Maqueda-Toledo, se recogen en el anexo I.

El anexo II contiene los datos esenciales del Estudio Informativo del tramo Maqueda-Toledo.

Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto ambiental del tramo Maqueda-Toledo, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Secretaría General de Medio Ambiente, se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de Información Pública del tramo Maqueda-Toledo se acompaña como anexo IV. Algunos aspectos de las alegaciones de este tramo pueden referirse, dada su proximidad, a otros tramos.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el «Estudio informativo autovía de Castilla-La Mancha: Unión de la A-5 con la A-3 y Cuenca, Tramo: Maqueda-Toledo».

Declaración de impacto ambiental

Examinados los datos e informaciones contenidos en el expediente, y completado el análisis ambiental con visita a la zona de proyecto, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental considera que, entre las soluciones contempladas en el «Estudio informativo autovía de Castilla-La Mancha: Unión de la A-5 con la A-3 y Cuenca, Tramo: Maqueda-Toledo», la que menos efectos negativos produce sobre el medio ambiente es la constituida por la alternativa denominada «Desdoblamiento norte, solución 1b, variante de Val de Santo Domingo», tal como está definida en el estudio informativo.

En consecuencia, el proyecto de construcción que desarrolle la alternativa anterior deberá observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental y además deberá cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del trazado

El trazado de la solución anteriormente indicada deberá adaptarse en el trazado definitivo del proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con las siguientes mejoras ambientales del mismo:

Con objeto de disminuir el impacto paisajístico, el cruce con la autovía de Extremadura N-V, en el origen del proyecto, se realizará mediante un paso inferior bajo la misma.

En los tramos en los que está prevista la duplicación de calzada, ésta se realizará de forma que utilice en la mayor medida posible la carretera existente como calzada de la autovía. Estos tramos son los comprendidos entre los siguientes puntos kilométricos 2,800-4,200, 10,300-18,800, 23,000-38,600 (final de trazado).

Entre los puntos kilométricos 27,000 y 36,000, donde está prevista la duplicación de calzada, el trazado de la nueva calzada se dispondrá lo más próxima posible a la existente, con objeto de disminuir la ocupación de suelo, evitando en lo posible zonas intermedias inutilizadas. En las zonas donde por los condicionantes técnicos del trazado no fuese aprovechable la carretera existente, se proyectarán las nuevas calzadas de la autovía en paralelo, procediéndose al levantamiento de la carretera existente y a la revegetación del terreno, salvo en los tramos donde se justificase la utilización de la misma para algún uso concreto, que deberá quedar debidamente justificado en el proyecto de construcción.

La duplicación de calzada se realizará de forma que se afecte lo menos posible, tanto en la fase de construcción como una vez en servicio, a las zonas de arbolado y a los suelos más valiosos para el cultivo.

En la variante de Rielves, tanto el trazado del tronco de la autovía como el enlace previsto (punto kilométrico 21,400), se proyectarán de forma que no se afecte al único ejemplar de pino, de gran porte, situado junto a la carretera provincial sobre la que se sitúa el enlace.

En el enlace de Guadarrama, punto kilométrico 28,100 el viaducto de la nueva calzada sobre el río Guadarrama se dispondrá en paralelo y lo más próximo posible, tanto en planta como en alzada, al viaducto existente.

En el terraplén previsto en el punto kilométrico 34,100, se sustituirá el tubo de drenaje previsto por un viaducto, con lo que se disminuirá el efecto barrera sobre la fauna, el impacto paisajístico y la ocupación de suelo en la vaguada.

Entre los puntos kilométricos 12,400 y 28,200 el trazado atraviesa el Área Importante para las Aves (IBA) número 199, «Torrijos». En esta zona, además de la condición establecida anteriormente de aprovechar en la