

Muestra su conformidad con el trazado previsto y reitera la urgente ejecución de las obras.

El Ayuntamiento de Vidreres refiere sus alegaciones a la fase A del estudio informativo y pide un estudio serio que justifique descartar la duplicación de la actual N-II cuando menos en el término de Vidreres. Recoge las inquietudes de los propietarios afectados.

El Ayuntamiento de Caldes de Malavella considera necesario completar el nudo de Franciac E-24. Propone modificar el enlace E-22 de conexión con la carretera GI-633 y mantener la continuidad de los caminos entre E-21 y E-22, así como efectuar la salida entre Caldes de Malavella y Vidreres en el p.k. 13+500.

Asimismo, propone respetar, si fuese posible, las masías existentes junto a la traza y los yacimientos arqueológicos detectados en la fase A, «Can Geli» y «Can Panea».

ERC, Grupo Municipal Caldes de Malavella propone duplicar la actual N-II dentro del término de Caldes de Malavella, así como ir en túnel siempre que sea posible para disminuir los impactos visuales, garantizar las entradas y salidas y reponer caminos. También propone remodelar el núcleo de Franciac.

El Ayuntamiento de Sils promueve la petición conjunta con varios ayuntamientos (Santa Coloma de Famers, d'Angles, de Ruidarenes, de la Vall d'en Bas) de un enlace con la C-253. Propone como única alternativa el desdoblamiento de la N-II.

El Grup Municipal Independents de Sils solicita la duplicación del trazado actual en los municipios de Maçanet y Sils.

El Ayuntamiento de Aiguaviva hace observaciones para la reposición de un camino vecinal en el proyecto de construcción, tratar la mediana para evitar deslumbramientos e incorporar iluminación nocturna.

El Ayuntamiento de Fornells de la Selva pide que el proyecto de desdoblamiento de la N-II contemple las obras complementarias de accesos y desvíos para que Fornells no quede descolgado del eje básico que es la N-II.

La Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Girona valora positivamente la solución global propuesta, pide un enlace con la C-253 y que se desafecten los terrenos que atraviesa la actual N-II.

## 1846

*RESOLUCIÓN de 20 de diciembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «N-III. Tramo: Variante entre la M-40 y la zona de Arganda-Perales de Tajuña. Actuaciones en la N-III. Madrid», 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, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, 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 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, 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.

Por Resolución de 29 de octubre de 1998 (BOE 5/12/1998), la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental formuló la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «N-III. Tramo: Variante entre la M-40 y la zona de Arganda-Perales de Tajuña» de la que se excluyó la «Actuación sobre la N-III», al no contar con el preceptivo estudio de impacto ambiental.

Con fecha de 15 de abril de 1999, la Dirección General de Carreteras remitió un documento en el que se analizan varias alternativas y realiza un estudio de impacto ambiental de la actuación excluida de la Resolución antes referida, denominándola «N-III. Tramo: Variante entre la M-40 y la zona de Arganda-Perales de Tajuña. Actuaciones en la N-III. Madrid».

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 28 de diciembre de 1999, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 24 de febrero de 2001 (con fecha 28 de febrero de 2001 se publicó una corrección de errores del mencionado anuncio).

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 13 de julio de 2001, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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

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

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por 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 los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «N-III. Tramo: Variante entre la M-40 y la zona de Arganda-Perales de Tajuña. Actuaciones en la N-III. Madrid».

### Declaración de impacto ambiental

En la zona objeto de la presente actuación, la N-III es, entre los puntos kilométricos 14,250 y 20,000, el límite del «Parque Regional en torno a los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama», y discurre por su interior entre los puntos kilométricos 20,000 y 22,000. En esta zona, el mencionado espacio también está declarado como Zona de Especial Protección para las Aves denominada «Cortados y cantiles de los ríos Manzanares y Jarama» (ES0000142) y está propuesto como Lugar de Importancia Comunitaria denominado «Vegas, cuevas y páramos del sureste» (ES3110006). Las alternativas planteadas en el estudio informativo presentan distintas soluciones para aumentar el nivel de servicio actual de la N-III. De acuerdo con lo señalado en el estudio de impacto ambiental, la única solución que no ocupa terrenos pertenecientes al espacio protegido antes mencionado es la denominada alternativa V.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de la alternativa V propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que desarrolle la alternativa anterior como en las fases de construcción y explotación de la carretera, se deberán observar las recomendaciones y las 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 y conservación de los suelos y la vegetación

1.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta de la actuación, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

1.2 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. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a los 2 metros con objeto de facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo su siembra, riego y abonado periódico.

1.3 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 actuación y los caminos existentes. En cualquier caso quedará prohibida la apertura de nuevos caminos de acceso a obra en los terrenos pertenecientes al «Parque Regional en torno a los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama».

### 2. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas

Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, durante las obras se establecerán las siguientes medidas:

2.1 Las actuaciones que puedan afectar al arroyo de los Prados o de los Migueles, se realizarán de forma que no se afecte al régimen hídrico que actualmente tiene este cauce, con objeto de evitar el efecto negativo que ello pudiera producir sobre el carrizal existente en el arroyo.

2.2 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas, para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo.

2.3 En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

2.4 Durante la ejecución de las obras a realizar en el entorno del río Jarama y del arroyo de los Prados o de los Migueles (especialmente en las proximidades del enlace de Rivas-Urbanizaciones, sobre el que se prevé actuar) se colocarán barreras de retención de sedimentos con objeto de evitar el arrastre de tierras a los mencionados cauces, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

### 3. Protección de la fauna

Con el fin de proteger a la fauna en el entorno de la actuación y evitar que se acentúe el efecto barrera que la actual vía ya produce, se adoptarán las siguientes medidas:

3.1 Las obras de drenaje transversal que deban ampliarse como consecuencia de las obras, se diseñarán para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se sobredimensionará la obra nueva para compensar la mayor longitud de la obra resultante; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

3.2 Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

3.3 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos, incorporando en las áreas próximas a los enlaces, elementos que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada.

3.4 Entre las especies más valiosas que habitan en la zona del proyecto se encuentra el cernícalo primilla (*Falco naumanni*) que figura como especie en peligro de extinción en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas (Decreto 18/92 de la Comunidad de Madrid) y que es una de las especies por las que se estableció la Zona de Especial Protección para las Aves denominada «Cortados y cantiles de los ríos Manzanares y Jarama». El estudio de impacto ambiental indica la existencia de una zona de cría en Rivas Vaciamadrid. Para determinar la necesidad de limitar la ejecución de voladuras (sólo necesarias eventualmente, según el estudio informativo) y otras actividades de la obra que puedan resultar perjudiciales para esta especie, y en su caso los periodos de tiempo donde deberán respetarse estas restricciones, se atenderá a lo que al efecto indique la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Madrid.

3.5 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia del funcionamiento de los drenajes como pasos de fauna y de los dispositivos de escape. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

### 4. Protección atmosférica

4.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las edificaciones existentes a

lo largo de todo el trazado y evitar la disminución de visibilidad sobre la N-III, se procederá al riego periódico de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a préstamos y a posibles vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

4.2 Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

### 5. Protección contra el ruido

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará, a lo largo de todo el trazado del proyecto, la totalidad de las fuentes sónicas que existirán en el futuro como consecuencia del tráfico en la N-III, la M-45, la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Zaragoza y la M-50.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección adicionales a las establecidas en el estudio de impacto ambiental, para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los establecidos por el Decreto 78/1999 por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad de Madrid.

Si el ruido de fondo inicial supera los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán superar hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado acústico inicial.

Durante la fase de construcción, no podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las ocho horas en el entorno de los núcleos habitados.

Las medidas de protección contra el ruido deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

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

### 6. Medidas de protección del patrimonio cultural

6.1 En coordinación con la Dirección General de Patrimonio Histórico-Artístico de la Consejería de las Artes de la Comunidad Autónoma de Madrid, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las 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, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención al entorno del punto kilométrico 15,000 y la zona situada entre los puntos kilométricos 17,000 y 19,000 donde el estudio de impacto ambiental sitúa zonas de interés arqueológico.

6.2 De acuerdo con lo establecido en el plan de medidas protectoras y correctoras del estudio de impacto ambiental, el proyecto de construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias afectadas: colada del Santísimo y cañada real Galiana. Dicha reposición, con base en la Ley 3/95 de Vías

Pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de la Comunidad Autónoma de Madrid, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquel.

#### 7. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares

La alternativa propuesta genera un volumen de excedentes de 324.860 m<sup>3</sup>. Como destino final de los mismos se proponen tres vertederos denominados A,B y C con un volumen total de 400.000 m<sup>3</sup>.

El vertedero A, situado junto al arroyo Tambora en las proximidades de la M-208, se encuentra situado en el interior del Parque Regional, por lo que su idoneidad deberá contar con la autorización de los órganos competentes de la Comunidad Autónoma de Madrid encargados de la gestión del mismo.

Los vertederos, todos ellos situados en antiguas canteras, se restaurarán de acuerdo con lo establecido en los correspondientes planes de restauración de las mismas. De no existir se redactarán e incluirán en el proyecto, debiendo contar previamente a la aprobación definitiva del proyecto de construcción con la aprobación del órgano competente de la Comunidad Autónoma de Madrid.

En el caso de que se decida el establecimiento de vertederos distintos a los indicados en el estudio de impacto ambiental, se deberá comunicar a la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Madrid este hecho, para que de acuerdo con la normativa de aplicación en esta Comunidad Autónoma se decida sobre el sometimiento de esta actividad a evaluación de impacto ambiental.

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión, además del establecido en la condición 1.3, las áreas próximas a las márgenes de ríos y arroyos y las zonas de interés arqueológico.

El emplazamiento final de las instalaciones auxiliares, 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.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de vertederos, instalaciones auxiliares y préstamos.

#### 8. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, 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. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de taludes en desmonte y terraplén, obras de fábrica, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares. Este proyecto integrará los planes de restauración indicados en la condición 9.

Las medidas que se incluyan entre el origen y el punto kilométrico 11,500 deberán respetar e integrarse con las establecidas por la Consejería de Medio Ambiente por la resolución de 8 de febrero de 2001 para el proyecto de «Conexión del enlace de la M-45 con la N-III», promovido por la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid.

Las medidas que se establezcan entre los puntos kilométrico 13,400 y 14,800 se coordinarán e integrarán con el proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística que se establezca en el proyecto de construcción de la M-50 en la zona del enlace de ésta con la N-III. Entre estas medidas se contemplará necesariamente el levantamiento y restauración de la zona de calzada que quede fuera de uso entre los puntos kilométricos 13,900 y 14,500, como consecuencia del desplazamiento en esta zona del trazado al norte.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de implicaciones paisajísticas y la disponibilidad de tierra vegetal.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes en tierra y en rellenos antrópicos será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 1, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo las que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrá que venir convenientemente especificados en el proyecto.

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

#### 9. Seguimiento y vigilancia

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbral crítico para esos parámetros.

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

Documentación generada por cada control.

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 protectoras, correctoras y compensatorias, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, 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:

Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Resultados del seguimiento de eficacia del funcionamiento de las obras de drenaje como paso de fauna y de los dispositivos de escape a que hace referencia la condición 3.5.

Resultado de las campañas de mediciones de ruido durante la explotación a que hace referencia la condición 5 y en su caso medidas correctoras a implantar.

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.

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.

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

#### 10. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y la vegetación, a la que se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas, a la que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección de la fauna referida en la condición 3.

Medidas relativas a la protección atmosférica, a la que se refiere la condición 4.

Medidas relativas a la protección contra el ruido, a las que se refiere la condición 5.

Medidas relativas a la protección del patrimonio cultural, a la que se refiere la condición 6.

Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares a la que se refiere la condición 7.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a la que se refiere la condición 8.

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

#### 11. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental, introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa V desarrollada

en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de Madrid.

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, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid a 20 de diciembre de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

### ANEXO I

#### Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente .....	—
Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional de la Comunidad Autónoma de Madrid .....	X
Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad Autónoma de Madrid .....	—
Consejería de Educación y Cultura de la Comunidad Autónoma de Madrid .....	—
Área de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Madrid .....	X
Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid (Madrid) .....	—

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional de la Comunidad Autónoma de Madrid considera que la actuación objeto del estudio informativo debe ser sometida a procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Indica la afección al «Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama» y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) «Cortados y cantiles de los ríos Manzanares y Jarama». Considera necesario reducir al máximo la afección a terrenos del Parque y estudiar la permeabilidad de la vía para la fauna silvestre y el ganado. Asimismo considera que el estudio de impacto ambiental debe incluir: afecciones previstas sobre el medio y la población; cuantificación de la superficie de cada tipo de uso del suelo y ecosistemas ocupados dentro del Parque y ZEPA; valoración de la importancia de la afección al carrizal de los Migueles; definición de las canteras abandonadas en las que se prevé el vertido de materiales sobrantes así como valoración de los impactos producidos y restauración ambiental de las mismas; y definición de la posible afección a la calzada romana.

El Ayuntamiento de Madrid considera como principales afecciones dentro del término municipal de Madrid las siguientes: contaminación atmosférica y acústica, afección al «Parque Regional en torno de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama», intersección con las vías pecuarias existentes en el distrito de Vallecas, afecciones al planeamiento urbanístico y territorial de Madrid y afecciones geológicas, geomorfológicas y paisajísticas.

### ANEXO II

#### Descripción del estudio informativo

El estudio informativo plantea varias soluciones para aumentar el nivel de servicio de la N-III entre Madrid y Arganda (Madrid), mejorando la seguridad vial y el trazado. Junto con la construcción de una nueva vía de circunvalación (M-50) y nuevas radiales alternativas a los trazados existentes, forma parte de un proyecto global que pretende ofrecer soluciones de acceso al área metropolitana de Madrid, en el marco del Convenio de colaboración de 29 de junio de 1994 entre el entonces denominado Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y la Comunidad de Madrid.

Las soluciones planteadas son las siguientes:

Alternativa I, carretera actual con calzadas de servicio. Consistiría en construir calzadas de servicio de dos carriles por sentido en ambas márgenes.

genes de la actual N-III, entre el nudo con la M-45 (punto kilométrico 10,800) y el enlace de Rivas Vaciamadrid (punto kilométrico 19,500), para de esta forma realizar un control total de accesos al tronco.

Alternativa II, carretera actual con ampliación a tres carriles. Se ampliarían, con un carril adicional por sentido, las calzadas actuales entre el enlace con la M-45 y el río Jarama (concretamente entre los puntos kilométricos 10,300 y 19,700 de la N-III), manteniendo los accesos actuales.

Alternativa III, ampliación a tres carriles con vías de servicio. Esta alternativa contemplaría la adopción de las actuaciones de las alternativas anteriores.

Alternativa IV, variante de la carretera N-III. Supondría la construcción de una variante de nuevo trazado entre los puntos kilométricos 12,800 y 18,000. El resto de la actuación coincidiría con las alternativas anteriores. La carretera actual quedaría con accesos a las fincas colindantes.

Como consecuencia de las manifestaciones expuestas durante el periodo de consultas se introduce una nueva alternativa en el estudio informativo, que modifica la alternativa III.

Alternativa V, ampliación a tres carriles con vías de servicio, modificada. Evitaría la afección a terrenos pertenecientes al «Parque Regional en torno a los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama». Para ello, el tercer carril en sentido Madrid-Valencia se construiría por el exterior de la actual calzada entre el origen situado en el enlace con la M-203 (punto kilométrico 10,200) y la cañada real Galiana (punto kilométrico 14,000, y límite donde comienza el Parque), y desde este punto hasta el punto kilométrico 22,300 se realizaría la ampliación por la mediana, construyéndose la vía de servicio de este sentido sólo hasta el punto kilométrico 14,000. En el sentido Valencia-Madrid la ampliación del tercer carril se construiría por el exterior de la calzada actual entre los puntos kilométricos 15,300 y 19,000, y por la mediana entre éste y el 21,900, proyectándose la vía de servicio entre el origen y el punto kilométrico 19,000.

El estudio informativo realiza un análisis multicriterio en virtud de criterios de rentabilidad económico-social, medioambiental y de coste de primer establecimiento. El análisis concluye que la alternativa más recomendable es la V que destaca por sus ventajas medioambientales.

### ANEXO III

#### Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental se completa con un documento complementario en el que se introduce una nueva alternativa, la denominada V, propuesta como resultado de las consultas previas a que fue sometido el documento original. Tras realizar una breve descripción de las alternativas propuestas, se describe el 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, recursos culturales de carácter civil, paisaje y riesgos naturales inducidos.

Desde el punto de vista ambiental lo más destacado del proyecto es la afección del mismo al «Parque Regional en torno a los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama», del que la carretera N-III es el límite a lo largo de unos seis kilómetros y por el que discurre a lo largo de dos. Parte de este espacio está declarado como Zona de Especial Protección para las Aves de los «Cortados y cantiles de los ríos Manzanares y Jarama» (ES0000142) y está propuesto como Lugar de Importancia Comunitaria denominado «Vegas, cuestas y páramos del sureste» (ES3110006). Las aves clave por las que se declaró esta ZEPA son el cernícalo primilla (Falco naumanni), el milano negro (Milvus nigrans) y el halcón peregrino (Falco peregrinus). El cernícalo primilla figura como especie en peligro de extinción en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas (Decreto 18/92 de la Comunidad de Madrid), indicando el estudio de impacto ambiental una zona de cría en Rivas Vaciamadrid. La afección directa de cada una de las alternativas propuestas al parque es variable: la alternativa IV ocupa 199.200 m<sup>2</sup>, la III 90.400 m<sup>2</sup>, la I 70.625 m<sup>2</sup>, la II 25.425 m<sup>2</sup> y la V no afecta al Parque.

De la cuantificación de los impactos resulta que la alternativa V es la más ventajosa desde el punto de vista ambiental. La alternativa IV sería la que presenta un mayor impacto y las alternativas I, II y III, que son bastante similares desde el punto de vista ambiental, se encontrarían en un nivel intermedio.

El estudio de impacto ambiental incluye un plan de medidas protectoras y correctoras a incluir en el proyecto, las primeras para prevenir impactos y las segundas para minimizar los efectos de los que se prevé que aparezcan. Se establece asimismo un programa de vigilancia ambiental para las fases de construcción y explotación. El estudio concluye con el documento de síntesis.

### ANEXO IV

#### Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 11 alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Dirección General de Ferrocarriles indica la afección a la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa y que el cruce con la misma deberá proyectarse para la circulación de doble vía electrificada de acuerdo con las indicaciones del Gestor de Infraestructuras Ferroviarias.

La Confederación Hidrográfica del Tajo remite datos sobre la situación de las obras de la Arteria de la N-III ejecutadas por la Confederación.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid después de describir las alternativas estudiadas en el estudio informativo, indica que la propuesta para su construcción evita la afección directa al «Parque Regional en torno a los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama». No obstante, señala que debería estudiarse con más detalle la afección indirecta sobre la ZEPA (incluida en la lista regional de Lugares de Importancia Comunitaria de la Comunidad de Madrid «Cuestas y páramos del Sureste de Madrid»). Respecto de los vertidos indica que el establecimiento de nuevos vertederos deberá someterse a evaluación de impacto ambiental si así lo decide el órgano ambiental en cada caso; asimismo señala que el uso de antiguas explotaciones mineras como vertederos deberá coordinarse con el plan de restauración que se hubiera realizado en la autorización de las citadas canteras y si carecen de plan se deberá realizar. Con respecto al impacto acústico indica que deberán cumplirse los requisitos exigidos en el Decreto 78/99, de 27 de mayo, por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad de Madrid. Por último señala que se deberán tener en consideración las medidas correctoras que se establecieron por la Consejería de Medio Ambiente en la resolución de fecha 8 de febrero de 2001, para el proyecto de «Conexión del enlace de la M-45 con la N-III».

El Ayuntamiento de Madrid remite planos del alcantarillado de la zona del estudio informativo.

El Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid considera imprescindible que el proyecto permita la incorporación directa desde la vía de servicio a la M-50 en sentido Valencia-Madrid y la continuación de la vía de servicio en sentido Madrid-Valencia entre el 14,000 hasta el enlace con Rivas-Urbanizaciones (punto kilométrico 15,000) y hasta el enlace de Rivas-Vaciamadrid (punto kilométrico 19,500) si la delimitación del «Parque Regional en torno a los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama» se modificara. Asimismo, considera necesario el desplazamiento del enlace existente en el punto kilométrico 19,000, para dar servicio a dos actuaciones en suelo urbano ya aprobadas.

El Ayuntamiento de Arganda del Rey propone la extensión del tercer carril de salida de Madrid hasta el punto kilométrico 25,500 (punto donde podría ubicarse una nueva salida desde la autovía a Arganda), o bien hasta el punto kilométrico 28,400 (punto de intersección con la carretera M-313). Asimismo propone la iluminación de diversos tramos de carretera.

La Sociedad Mercantil Anónima «Tolsa, Sociedad Anónima» manifiesta que en la zona afectada por las actuaciones en la carretera N-III se encuentra el yacimiento de sepiolita más importante de la Comunidad Europea, de cuya concesión de explotación es titular, y solicita que ello se tenga en cuenta en el expediente expropiatorio.

La empresa «Francisco Tello, Sociedad Anónima» solicita que la vía de servicio de la margen derecha de la autovía llegue hasta el enlace de Rivas-Urbanizaciones, así como que se cambie la tipología de éste.

Un particular destaca el mal estado en el que se encuentra el arroyo de los Migueles, por lo que solicita un nuevo estudio de impacto ambiental de la zona y propone la construcción del tercer carril y vía de servicio por la margen derecha de la carretera hasta el punto kilométrico 19,500. Asimismo propone el encauzamiento del arroyo.

«Petróleos del Mediterráneo Activos Comerciales, Sociedad Anónima» y «E. S. San Pedro, Sociedad Limitada» manifiestan la inadecuada situación de los accesos del tronco a las vías de servicio en ambos sentidos en la zona de las estaciones de servicio San Pedro.