

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

- 4358** *Resolución de 1 de marzo de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Autovía del Este (A-3), tramo Madrid-Arganda del Rey, plataformas reservadas para el transporte público, vías de servicio y ampliación a tres carriles por calzada.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado k) del Grupo 9 del anexo II del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental por decisión del Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, de fecha 6 de abril de 2006, y procediendo formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 del RDL 1/2008 citado.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.*

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General (DG) de Carreteras del Ministerio de Fomento.

La finalidad del proyecto es la mejora de las condiciones de la circulación, el aumento del nivel de servicio de viajeros actual y el incremento de la seguridad vial en la Autovía del Este (A-3), entre Madrid (p.k. 3+800) y Arganda del Rey (p.k. 25+500). La zona de estudio se sitúa en el centro de la Comunidad de Madrid, al este de la ciudad de Madrid, atravesando los términos municipales de Madrid (distritos de Moratalaz, Puente de Vallecas, Vicálvaro y Villa de Vallecas), Rivas-Vaciamadrid y Arganda del Rey.

El proyecto contempla las siguientes actuaciones:

Separación del tráfico de autobuses del resto de tráfico, construyendo sendas plataformas reservadas para el transporte público, una por sentido de circulación, desde el entorno de la M-30/Conde de Casal en Madrid hasta Arganda del Rey.

Reordenación de los accesos actuales, mediante la remodelación y adecuación de las vías de servicio existentes y la construcción de un nuevo tramo de vía de servicio en la margen izquierda, para que tenga su origen en el enlace de la A-3 con la M-832, en el p.k. 20+500.

Ampliación a un tercer carril en cada calzada del tronco de la A-3, desde la reducción actual de tres a dos carriles en el p.k. 15+600. La ampliación se realizará a costa de la mediana, siempre que su anchura sea suficiente, en caso contrario se completará por el exterior la plataforma necesaria.

Las actuaciones proyectadas para cada tramo en los que se han dividido los aproximadamente 22 km de intervención son:

Tramos		Actuaciones
M-30/M-40 (p.k. 3+800 al p.k. 6+030)		Construcción en ambas márgenes de plataformas de transporte público (PTPs), exterior a la vía de servicio en la margen derecha y entre el tronco de la A-3 y la vía de servicio en la margen izquierda. Actuaciones de mejora o remodelación de las conexiones entre el tronco y la vía de servicio.
M-40/M-45 (p.k. 6+030 al p.k. 11+150)	M-40/Barrio de Santa Eugenia (p.k. 8+700)	Para atravesar el enlace con la M-40, disposición de las PTPs entre el tronco de la A-3 y las vías de servicio existentes. Pasado el enlace con la M-40, construcción en ambas márgenes de PTPs, exteriores al tronco de la A-3. Modificación del trazado de las vías de servicio existentes para disponer de espacio para las PTPs y las paradas de autobuses.
	Barrio de Santa Eugenia/M-45	Desplazamiento hacia la margen izquierda de la calzada del tronco de la A-3, para ganar sitio para la construcción en ambas márgenes de PTPs, exteriores al tronco de la A-3, sin producir nuevas ocupaciones en el margen derecho.
M-45/M-50 (p.k. 11+150 al p.k. 13+100)		Las PTPs y las vías de servicio son responsabilidad de la Concesión de la Autopista de Peaje Radial 4 y de la M-50.
M-50/M-832 (p.k. 13+100 al p.k. 21+460)	M-50/Cruce río Jarama (p.k. 20+100)	Adecuación de la vía de servicio existente en la margen izquierda y prolongación de la misma desde el enlace de Rivas Este (p.k. 19+300) hasta el p.k. 20+500. Construcción de las PTPs, anexa al tronco de la A-3 en la margen derecha, y entre el tronco y la vía de servicio remodelada en la margen izquierda. En el enlace de Rivas Este, la plataforma de la margen derecha cambia de margen, mediante un paso sobre el tronco de la A-3, para formar una única plataforma de doble sentido de circulación hasta Arganda del Rey. Ampliación a un tercer carril, a partir del p.k. 15+600, a costa de la mediana en la margen derecha y por ocupación del exterior del tronco en la izquierda. Construcción de un paso superior en el p.k. 18+200 para dar acceso a la EDAR y supresión del acceso actual desde el enlace de Rivas Este.
	Cruce río Jarama/M-832 (p.k. 21+460)	Construcción de un viaducto, entre los actuales de la A-3 y el de la N-III, para alojar a la PTP (que ya unificada da servicio a los dos sentidos), que discurre por la margen izquierda del tronco de la A-3. Disposición de la vía de servicio por el viaducto de la N-III. Ampliación del viaducto de la calzada izquierda de la A-3, para dotarlo de tres carriles. Remodelación de los ramales de enlace de la A-3 con la M-832, para reducir su ocupación de modo que, la PTP no afecte a la estructura metálica del antiguo Puente de Arganda.
M-832/2.º enlace de Arganda (p.k. 21+460 al p.k. 25+500)		Prolongación de la PTP hasta la separación de la A-3 de la N-III. Ampliación a un tercer carril en ambas calzadas, a costa de la mediana.

Las actuaciones se circunscriben al entorno inmediato de la actual plataforma de la A-3, en una anchura no superior a 15 m, salvo puntos excepcionales donde se alcanzarán ocupaciones de hasta 30 m por un margen, o zonas sin ninguna ocupación. Hay que exceptuar la plataforma reservada para el transporte público entre el río Jarama y Arganda, que se plantea independiente de la carretera actual.

La anchura de la plataforma reservada para el transporte público será de 6 m. Únicamente en el caso de que sea conveniente reducir la ocupación, y siempre que pueda disponerse de un bordillo rebasable entre el carril reservado y la vía de servicio, se reducirá su anchura a 4 m.

En fase de consultas previas (2006), el Ayuntamiento de Rivas Vaciamadrid propuso la construcción de una vía colectora entre los pp. kk. 15+000 y 19+000 de la A-3, para separar el tráfico de acceso desde Madrid a su núcleo urbano y a sus centros comerciales, del tráfico de recorrido más largo que circula por la autovía. En febrero de 2007, la DG de

Carreteras resuelve incorporar al proyecto la ejecución de una vía colector distribuidora en la margen derecha de la A-3 entre el enlace de Rivas Oeste (p.k. 15+300) y el enlace de Rivas Este (p.k. 19+300). En consecuencia, el proyecto que se somete a información pública, en mayo de 2007, contempla la ejecución de esa estructura. En fases posteriores de la tramitación ambiental, la Dirección General de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid manifestó, en reiteradas ocasiones, su oposición a la ejecución de la vía colector al afectar totalmente al Parque Regional del Sureste en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama, y a los espacios Red Natura 2000 presentes. Ante esta situación, en enero de 2010, el promotor decide retirar del proyecto esa actuación para minimizar la posible afección sobre los espacios protegidos del entorno.

El proyecto justifica el planteamiento de una única alternativa basándose en la naturaleza de la actuación, la cual limita las posibilidades de su ejecución. En este caso, es preciso discurrir lo más pegado posible a la A-3 y mantener la continuidad de todas las infraestructuras existentes (M-30, M-40, M-45, M-50, AVE, M-832, vías de servicio, accesos, etc). No obstante, en cada actuación concreta descrita para cada tramo, se han analizado posibles alternativas, casi todas de carácter funcionales, adoptando, según el estudio de impacto ambiental (EslA), la más idónea ambiental y funcionalmente.

La alternativa cero o de no actuación no ha sido contemplada por el promotor, porque entiende que la problemática existente justifica por sí misma la necesidad de actuación. Se pretende adaptar la A-3 a las exigencias y necesidades actuales de movilidad, fomentando el uso del transporte público para descongestionar el tráfico de entrada y salida de la capital, e incrementar la seguridad vial.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

El tramo de estudio de la A-3 cruza dos grandes unidades fisiográficas. Desde su origen en Madrid, hasta el segundo enlace de Rivas Vaciamadrid atraviesa la unidad de las Campiñas, desde este segundo enlace hasta el final de la zona de actuación, discurre por la unidad de las Vegas, pasando además junto a la confluencia de los ríos Manzanares y Jarama. De todos modos, la mayor parte del entorno del proyecto se corresponde con zonas muy antropizadas.

Hidrología. El área de estudio pertenece a la cuenca hidrográfica del Tajo. La mayor parte de terrenos atravesados, desde Madrid hasta el tercer enlace de Rivas Vaciamadrid, pertenecen a la subcuenca del río Manzanares, pasando a discurrir por la cuenca directa del Jarama desde este punto hasta el final de la zona de actuación.

Dentro de la zona de estudio se diferencian únicamente dos cauces: el río Jarama, afluente directo del Tajo que es cruzado por la A-3 a la altura del p.k. 20+100 y el arroyo de Migueles, afluente directo del río Manzanares, con un caudal de aguas muy reducido pero casi permanente, que cruza la A-3 poco antes del enlace de Rivas Oeste, y que discurre próximo y en paralelo a esta carretera por su margen derecho entre dicho enlace y el de Rivas Centro.

Espacios naturales protegidos. Los enclaves de mayor interés natural en el ámbito de estudio son la zona de especial protección para las aves (ZEPA) ES0000142 cortados y cantiles de los ríos Jarama y Manzanares, el lugar de importancia comunitaria (LIC) ES3110006 vegas, cuevas y páramos del Sureste, y el Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama, conocido como Parque Regional del Sureste, todos ellos coincidentes en gran parte de su superficie.

Otros espacios inventariados de interés son: el área importante para las aves (IBA) 073 cortados y graveras del Jarama; el humedal Laguna del Campillo, incluido en el catálogo de humedales protegidos de la Comunidad de Madrid, que se encuentra en el término municipal de Rivas Vaciamadrid y los Carrizales inventariados por la Comunidad de Madrid 3.12 Arroyo de Migueles y 3.5 Laguna del Campillo.

Vegetación. En toda la zona periurbana de Madrid, la mayor parte del entorno de la A-3 se caracteriza por la presencia de comunidades de herbáceas compuestas por vegetales anuales colonizadores, que cubren vertederos, baldíos, cunetas y taludes. Se trata de

comunidades vegetales sin interés botánico y con alta capacidad de recuperación y colonización de terrenos abandonados.

Las únicas zonas destacables desde el punto de vista botánico son:

Matorrales gipsícolas, cuevas yesíferas que limitan con la A-3 por su margen izquierdo, entre la autovía y el casco urbano de Rivas Vaciamadrid y en la zona final de actuación.

Riberas del río Jarama, la vegetación de ribera del Jarama se incluye en el hábitat de interés comunitario 92A0 bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba* recogida dentro del anexo I de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

Parques y zonas ajardinadas como el Parque Darwin, el Parque Arroyo Fontarrón (que cuenta con una zona verde anexa, incluida en el inventario de zonas verdes de conservación municipal y catalogada de carácter forestal con un pinar de *Pinus pinea*), el Parque Lineal de Palomeras y el Parque Forestal de Valdebernardo.

Carrizal del arroyo de Migueles, en el margen derecho de la A-3 entre el enlace de Rivas Oeste y Rivas Centro.

Fauna. En el ámbito de actuación, en los terrenos al oeste de la A-3 en Rivas (coincidente con los espacios naturales protegidos), destaca la presencia de las siguientes aves incluidas en el anexo IV de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad: el águila culebrera (*Circaetus gallicus*); la cigüeña común (*Ciconia ciconia*) y el milano negro (*Milvus migrans*), cuya colonia de cría en los cantiles del río Manzanares fue una de las razones que motivaron la declaración del área como ZEPA. Son comunes también en la zona el vencejo pálido (*Apus pallidus*) y el murciélago común (*Pipistrellus pipistrellus*). No obstante, su presencia está condicionada por los elevados niveles acústicos generados por la A-3 que aleja a las especies más sensibles.

Patrimonio. Gran parte del área de estudio, en el municipio de Rivas Vaciamadrid, se incluye dentro de la zona de protección arqueológica margen derecha del río Jarama, propuesta como bien de interés cultural (BIC).

La intervención arqueológica practicada enumera los yacimientos más cercanos a la zona donde se desarrollará el proyecto. En cuanto a las vías pecuarias, ninguna de las presentes se encuentra deslindada.

Existen además, varios elementos incluidos en el patrimonio arquitectónico de la Comunidad de Madrid, como son el Canal del Manzanares o el Puente de Arganda, aunque ninguno limita con la A-3.

3. Resumen del proceso de evaluación

a. Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

a) Entrada documentación inicial. La tramitación se inició el 5 de diciembre de 2005 con la recepción del documento ambiental del proyecto, para decidir sobre la necesidad de sometimiento del mismo al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 26 de diciembre de 2005 se inicia el periodo de consultas previas con el fin de decidir si el proyecto debe someterse al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad. Ministerio de Medio Ambiente (MMA) ¹	X
Confederación Hidrográfica del Tajo	X
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental ² . Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid.	X

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General del Medio Natural ³ . Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid	X
Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional ⁴ . Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid.	X
Dirección General de Carreteras. Viceconsejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid.	
Dirección General de Infraestructuras del Transporte. Viceconsejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid.	
Dirección General de Patrimonio Histórico. Viceconsejería de Cultura y Deporte de la Comunidad de Madrid ⁵	X
Ayuntamiento de Madrid.	X
Ayuntamiento de Rivas Vaciamadrid (Madrid).	X
Ayuntamiento de Arganda del Rey (Madrid).	
ADENA.	
Ecologistas en Acción.	
SEO/Birdlife	
Amigos de la Tierra.	

¹ En la actualidad Dirección General de Medio Natural y Política Forestal. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MARM).

² En la actualidad Dirección General de Evaluación Ambiental.

³ En la actualidad Dirección General de Medio Ambiente.

⁴ En la actualidad Dirección General de Urbanismo y Estrategia Territorial.

⁵ En la actualidad Viceconsejería de Cultura.

Las antiguas Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente, Dirección General de Medio Natural, Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional y la Dirección General de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid contestaron con carácter extemporáneo.

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

Las antiguas Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente y la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid así como, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid consideraron que el proyecto debía someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Contaminación acústica y atmosférica. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid indica que, dado el previsible incremento de los niveles sonoros y emisión de contaminantes atmosféricos generados por el proyecto, se afectará negativamente al barrio de Santa Eugenia y a otros puntos sensibles del trazado. Por tanto, considera necesario la realización de estudios y mapas acústicos para evaluar este aspecto. Asimismo señala que, en función de los resultados obtenidos, se deberán definir detalladamente las medidas correctoras proyectadas para garantizar el cumplimiento de los límites sonoros establecidos en el Decreto 78/1999, de 27 de mayo y en la Ordenanza Municipal de Protección a la Atmósfera contra la Contaminación por Formas de Energía. Además, propone la evaluación de los niveles de inmisión de contaminantes atmosféricos generados, tanto en fase de construcción como de explotación, y definir las medidas preventivas y correctoras necesarias.

La antigua Dirección General para la Biodiversidad considera que la supuesta reducción de emisiones de CO₂, a consecuencia de la descongestión del tráfico, se verá descompensada con el potencial aumento del mismo.

Hidrología. La Confederación Hidrográfica del Tajo señala la necesidad de prestar atención al diseño de drenajes, estudiar los cruces de drenajes naturales y buscar obras de una sola luz, respetar la capacidad hidráulica y calidades hídricas de los cauces, contemplar la restauración de los cauces afectados, evitar la afección a cauces paralelos

a la autovía, reducir la banda de afección de las obras, evitar instalaciones en el dominio público hidráulico y solicitar autorización de las actuaciones en el mismo.

La antigua Dirección General para la Biodiversidad advierte del empeoramiento de la calidad de las aguas del río Jarama debido a las obras. Opina que, aunque el diseño propuesto para el viaducto responde a la necesidad de mantener la funcionalidad ecológica del curso fluvial, no se ha considerado el impacto acumulado que podrían generar las estructuras que se suceden sobre el cauce y que, podrían producir una alteración significativa de la dinámica de los caudales y/o otras condiciones ambientales. Propone la mejora de las condiciones de la red fluvial para que funcionen como corredores ecológicos, evitando que la fragmentación de la Red Natura 2000 sea irreversible.

Espacios naturales protegidos. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid y las antiguas Dirección General para la Biodiversidad y Dirección General de Medio Natural de la Comunidad de Madrid informan de la afección del proyecto sobre el Parque Regional del Sureste, la ZEPA cortados y cantiles de los ríos Jarama y Manzanares y LIC vegas, cuevas y páramos del sureste de Madrid.

En su informe, la antigua Dirección General de Medio Natural de la Comunidad de Madrid propone una serie de medidas sobre los espacios protegidos: restauración y recuperación de los bosques galería de los ríos Manzanares y Jarama, restauración de las explotaciones de áridos abandonadas existentes en el entorno afectado, restauración vegetal de los terrenos de monte afectados; compra de terrenos en una superficie total mínima del cuádruple de la superficie ocupada, que deberán inscribirse a nombre de la Comunidad de Madrid y cuyo destino será la restauración de hábitats degradados; restauración de los vasos lagunares en la unión de los ríos Manzanares y Jarama y la eliminación de los elementos perturbadores del paisaje en el entorno de la actuación. Igualmente, recomienda que se informe de las actuaciones a la Junta Rectora del Parque Regional.

Por otra parte, la antigua Dirección General para la Biodiversidad considera que la afección más importante que se puede derivar de un desarrollo excesivo de la red vial, en un lugar de la Red Natura 2000, es el de la fragmentación de los hábitats y, derivado del efecto barrera propio de estas infraestructuras, la fragmentación de poblaciones de distintas especies de fauna.

Vegetación. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid señala que el proyecto implica la ocupación de diversas zonas verdes colindantes con la A-3 y que la afección podría hacerse extensible a los parques próximos. De acuerdo con esto, considera necesario analizar las repercusiones del proyecto sobre cada una de estas zonas verdes e incluir un plan de restauración y revegetación de la zona afectada por la ejecución del proyecto.

Respecto a la posible afección al carrizal del arroyo de Migueles, el Ayuntamiento de Rivas Vaciamadrid destaca su valor ecológico y propone diversas medidas protectoras y correctoras para su regeneración.

Fauna. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid considera que, para minimizar la afección sobre la fauna, el EsIA deberá establecer el calendario de las obras teniendo en cuenta las épocas de máxima vulnerabilidad de las aves, en aquellas zonas en las que el trazado discorra cerca de áreas sensibles. Destaca en su informe la presencia en la zona del cernícalo primilla, que figura como especie en peligro de extinción en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de la Comunidad de Madrid (Decreto 18/1992, de 26 de marzo). Por ello señala que, para determinar la necesidad de limitar actividades de la obra que puedan resultar perjudiciales para esta especie, se deberá asumir lo que indique al respecto la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.

La antigua Dirección General para la Biodiversidad estima necesario la aportación de datos de afección de la A-3 en su fase de explotación sobre distintas especies de fauna, bien por siniestralidad bien a consecuencia del efecto barrera y solicita medidas para permeabilizar la A-3.

Patrimonio cultural y vías pecuarias. La Dirección General de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid informa que el proyecto afecta directamente a unos 10 ó 15 yacimientos arqueológicos, a diferentes zonas arqueológicas incluidas en los correspondientes planeamientos urbanísticos y al BIC incoado como zona arqueológica-margen derecha del río Jarama. Asimismo, considera imprescindible la realización de un estudio arqueológico que incorpore una prospección arqueológica intensiva de todas las áreas en las que vayan a efectuarse movimientos de tierra y cuyos resultados deberán integrarse en el EsIA.

Igualmente, deberán detallarse las nuevas ocupaciones sobre las vías pecuarias existentes y definir las medidas proyectadas para su restitución, según indica la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid.

Planeamiento urbanístico. En su escrito, la antigua Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional de la Comunidad de Madrid manifiesta su conformidad con el trazado propuesto en el proyecto y analiza cada tramo del trazado, según los planes generales de ordenación urbana vigentes en cada municipio.

Infraestructuras. El Ayuntamiento de Rivas Vaciamadrid propone la construcción de una vía colectora entre los pp.kk. 15 y 19 de la margen derecha de la A-3 y no considera que se pueda prescindir de la vía de servicio en el margen derecho, entre el enlace de Rivas Oeste y el río Jarama.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas. El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor con fecha 6 de abril de 2006, comunicándole además la decisión de someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Se incluía una copia de las contestaciones recibidas, así como los aspectos más relevantes que debería contemplar el EsIA.

Con fechas de 17 de mayo, 9 de junio y 13 de julio de 2006 se remitieron respectivamente las consultas extemporáneas de las antiguas Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente, Dirección General de Medio Natural, Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional y de la Dirección General de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid.

b. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.

a) Información pública. Resultado. La Dirección General de Carreteras sometió el proyecto Autovía del Este (A-3). Tramo Madrid-Arganda del Rey. Plataforma reservada para el transporte público, vías de servicio y ampliación a tres carriles por calzada al trámite de información pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado, número 119, de 18 de mayo de 2007.

Durante el periodo de información pública se han recibido un total de 51 alegaciones y consultas, procedentes de: la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento; la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y la Consejería de Transportes e Infraestructuras, ambas de la Comunidad de Madrid; el Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda, el Área de Gobierno de Obras y Espacios Públicos y la Junta de Distrito de Vallecas, todas del Ayuntamiento de Madrid; el Ayuntamiento de Rivas Vaciamadrid; Enagás, Tolsa; representantes de centros de enseñanza obligatoria, la Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid, la Asociación de Vecinos «La Colmena» de Santa Eugenia y 4 alegaciones de particulares.

La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento informa de los cruces de la autovía con las infraestructuras ferroviarias, y de la existencia de la zona de dominio público y de protección en las líneas de ferrocarril. Finalmente, establece la necesidad de contar con la autorización previa del ADIF para la ejecución del paso nuevo y de la ampliación del existente sobre la línea ferroviaria Madrid-Barcelona (estructuras E-20 y E-20B).

El promotor se compromete a establecer contactos con el ADIF para el proyecto de construcción de las estructuras E-20 y E-20B.

La antigua Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid asegura que no se le ha facilitado el EsIA y expone los aspectos que debería contemplar.

El promotor afirma que sí se le ha facilitado y que todas las consideraciones expuestas están recogidas en el EsIA.

La Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid manifiesta que su conformidad con las actuaciones proyectadas queda condicionada a la solución en detalle del Proyecto de Construcción. Adjunta un informe del Área de Concesiones e indica que deberán solicitarse las autorizaciones pertinentes.

Las Áreas de Gobierno de Urbanismo y Vivienda, y Obras y Espacios Públicos del Ayuntamiento de Madrid informan de que el proyecto no afecta a las áreas reservadas para las infraestructuras previstas en el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, siendo compatible con la posibilidad de su desarrollo.

La Dirección General de Planeamiento Urbanístico del Ayuntamiento de Madrid emite un informe en el que se detallan todas las afecciones producidas en suelo urbano y urbanizable del término municipal de Madrid. Se concluye que el proyecto desarrolla las acciones programadas en el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid (PG-97), pero que no está conforme con algunos aspectos como por ejemplo, la ocupación de suelo no calificado de dotacional para vía pública, invadiendo distintas zonas destinadas a usos dotacionales colectivos (zonas verdes básicas y singulares, y equipamientos). Por otra parte, considera conveniente que el vial proyectado que afecta al Parque Arroyo Fontarrón II (en el entorno del p.k. 4+500 de la A-3, en la margen izquierda) se aproxime más a la vía de servicio existente para minimizar el impacto sobre el citado parque.

El promotor entiende que la invasión de zonas destinadas a usos dotacionales colectivos es inevitable si se pretende mantener la continuidad de la plataforma reservada para autobuses. Respecto a la ocupación del Parque Arroyo Fontarrón II, considera que es necesaria para la reordenación de los accesos y por las limitaciones espaciales del diseño.

La Junta de Distrito de Vallecas expone ciertos aspectos relativos al trazado, paradas e intermodalidad e impactos ambientales. Propone el soterramiento de la plataforma reservada para transporte público en la zona de equipamientos educativos y deportivos, y de no ser viable considera que se deberá garantizar la menor ocupación posible de la zona verde.

El promotor incorporará al proyecto algunas de las modificaciones propuestas. Por otra parte, expone que la seguridad en el entorno de los centros educativos se garantizará, en el Proyecto de Construcción, mediante la disposición de un cerramiento adecuado a tal efecto y de pantallas antiruido que harán también las veces de cerramiento. Respecto al soterramiento, informa que ya se desestimó en el estudio de alternativas del proyecto inicial por razones técnicas.

El Ayuntamiento de Rivas Vaciamadrid manifiesta su conformidad con el proyecto. La única objeción expuesta es que existe una omisión en la relación concreta e individualizada de bienes y servicios afectados.

El promotor asegura que se subsanará la relación concreta e individualizada de bienes y servicios afectados.

Enagás insta al promotor a mantener contactos con ella y con el Área de Industria y Energía de Madrid para analizar la afección del proyecto sobre el Gasoducto Semianillos 16» y 26» y definir la manera de resolverla. Por su parte Tolsa, S.A. solicita que se la identifique como titular de dos concesiones de explotación minera, susceptibles de afección, y que se incluyan dichas concesiones de explotación en la relación de bienes y derechos afectados por los expedientes de expropiación forzosa.

El promotor se compromete a mantener los contactos sugeridos y afirma que, en caso de producirse afección sobre las explotaciones mineras atenderá las peticiones de Tolsa.

El conjunto de alegaciones formuladas por las asociaciones de vecinos, los representantes de los centros de enseñanza obligatoria y los particulares, se ciñen a la afección del proyecto sobre el Barrio de Santa Eugenia. Las cuestiones que se tratan son la posibilidad de soterramiento de la vía en el Barrio de Santa Eugenia, el incremento de la contaminación acústica, la prolongación e integración en el entorno de las pantallas acústicas, la excesiva

ocupación de zonas verdes, la ubicación de paradas de autobús, las facilidades de conexión y accesos peatonales, la previsión de carriles ciclistas y las entradas de servicios públicos.

El promotor da respuesta a estas alegaciones introduciendo una serie de modificaciones en el proyecto.

b) Ampliación del periodo de información pública. Con fecha 11 de marzo de 2008 se recibe en el MARM la notificación de la Dirección General de Carreteras en la que se informa de que con objeto de cumplir con los artículos 9.3 y 9.5 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, con fecha 19 de diciembre de 2007, amplió la información pública solicitando informe de las antiguas Dirección General de Biodiversidad del MMA, Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional, Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Dirección General de Medio Natural, todas de la Comunidad de Madrid y de la DG de Calidad y Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid.

El 12 de junio de 2008 se recibe el informe complementario al expediente de información pública elaborado por el promotor que recoge las alegaciones emitidas por el Servicio de Evaluación Ambiental y el Departamento de Control Acústico de la Dirección General de Calidad, Control y Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid, y por la Confederación Hidrográfica del Tajo.

El Servicio de Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid destaca como impactos potenciales más significativos del proyecto la afección a parques, zonas verdes y arbolado, y el incremento de contaminación acústica en el barrio de Santa Eugenia y los servicios dotacionales de su entorno. Por ese motivo, propone incorporar al proyecto una serie de medidas que garanticen la protección ambiental del entorno afectado, entre las que destacan la realización de un Proyecto de Restauración y Adecuación Paisajística de la vegetación y el arbolado afectado, que deberá ser supervisado por la DG de Patrimonio Verde del Ayuntamiento de Madrid; la adopción de la medidas establecidas en la Ordenanza de Protección de la Atmósfera contra la Contaminación por formas de Energía del Ayuntamiento de Madrid, en el Decreto 78/1999, por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad de Madrid, las de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y las del Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre. Asimismo, establece la prohibición de realizar obras durante el periodo comprendido entre las 23:00 h y las 7:00, en todo el trazado; y recomienda la instalación de más pantallas acústicas en toda la zona urbana del entorno de la A-3 y en el Campus Sur de la Universidad Politécnica. Finalmente, propone una serie de controles a realizar durante el seguimiento ambiental del proyecto.

El promotor informa que en el Proyecto de Construcción se detallarán todas las medidas correctoras adoptadas sobre la vegetación y el arbolado incluyendo la metodología de los trasplantes y un plan de mantenimiento de las siembras y plantaciones. Respecto a la protección frente al ruido señala que, como consecuencia de otras alegaciones, ya se ha asumido la modificación de las pantallas acústicas descritas para el barrio de Santa Eugenia, y que se estudiará la necesidad de su instalación en la zona del Campus Sur de la Universidad Politécnica. En cuanto a los controles sugeridos, el promotor indica que se incluirán aquellos no contemplados en el EsIA y que se detallará más el alcance de los contemplados.

El Departamento de Control Acústico del Ayuntamiento de Madrid considera que, de entre todas las pantallas acústicas propuestas en el municipio, sólo las correspondientes a la zona de la Colonia Hogar del Ferroviario y a la zona del Colegio Público Ciudad de Valencia en Santa Eugenia servirán para atenuar los niveles sonoros en toda la altura de los edificios a proteger. Por ello, para minimizar la contaminación acústica en el resto de zonas, solicita la adopción de otras medidas adicionales como son el uso de pavimentos de bajo nivel de ruido y/o medidas de templado de tráfico, así como la mejora del aislamiento de los receptores.

El promotor asegura que tanto en la zona de Santa Eugenia como en otras que presenten problemas por ruido se estudiará la inclusión en el Proyecto de Construcción de pavimentos con mezclas bituminosas discontinuas para reducir la emisión de ruido. Sin embargo, no considera oportuno disponer de medidas de templado de tráfico e indica que la mejora del aislamiento de los receptores no es objeto del proyecto.

La Confederación Hidrográfica del Tajo destaca la ausencia en la memoria y anejos del proyecto del cálculo de caudales de diseño para las obras de drenaje, de planos de delimitación de cuencas, del análisis de la afección que se puede producir aguas abajo de los puntos de vertido de los colectores longitudinales previstos; y de la representación de la sección transversal del viaducto proyectado sobre el río Jarama (a partir de los datos de caudales de los que dispone ese Organismo). Asimismo, discrepa con el uso de un periodo de retorno de 100 años, en lugar de 500 años, para el diseño de las obras de drenaje transversal. Finaliza su informe estableciendo una serie de condicionantes al proyecto.

El promotor alude a los apartados de los anejos de drenaje e hidrología en los que se da respuesta a las cuestiones relativas al drenaje transversal y al periodo de retorno. Por otra parte, asegura que el proyecto de construcción incluirá un estudio de la influencia aguas abajo de los desagües de los colectores longitudinales y los cálculos solicitados para el cruce con el río Jarama.

Con fecha 22 de julio de 2008 se recibe la segunda ampliación al expediente de información pública en la que el promotor da respuesta a los informes presentados por las antiguas Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Dirección General de Medio Natural, ambas de la Comunidad de Madrid, y por la Junta Rectora del Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama. Estos informes ya habían sido remitidos al MARM, a través del órgano sustantivo, en marzo de 2008. Se muestra a continuación un resumen de los aspectos más destacados de esos informes y la respuesta del promotor a los mismos:

La antigua Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid presenta una copia del informe emitido en la fase de información pública.

En el informe presentado por la antigua Dirección General de Medio Natural de la Comunidad de Madrid, se indica que las actuaciones previstas ya se han informado en respuestas a los tres estudios previos que constituyen los antecedentes del proyecto. Por ello, reitera su solicitud de incorporación en el proyecto de las medidas propuestas en los informes anteriores. Asimismo, declara que no se debería ejecutar la vía colectora propuesta por la margen derecha entre los nudos de Rivas Oeste y Rivas Este, al afectar totalmente al Parque Regional, a la ZEPA, al LIC y al humedal del Arroyo de Los Migueles. Considera que, de llevarse a cabo la actuación, deberán estudiarse en profundidad las afecciones sobre la ZEPA y el LIC.

El promotor remite a los apartados del EsIA en los que se analizan las afecciones a los espacios naturales protegidos y se establecen las medidas correctoras. Subraya el dato de la diferencia de superficie ocupada en esos espacios (3,24 Ha) con y sin ejecución de la vía colectora y la ausencia de afección a los valores naturales que motivaron la declaración de esos espacios protegidos. Finalmente recuerda que la función de la vía colectora proyectada es la de distribuir el tráfico entre los enlaces de Rivas Oeste y Rivas Este, y no la de dar servicio a las propiedades colindantes.

El escrito de la Junta Rectora del Parque Regional del Sureste informa que en la reunión del Pleno, mantenida el 7 noviembre de 2007, se decidió que la actuación no es compatible con la zona B1 (de reserva natural), según la zonificación del ámbito territorial del Parque Regional del Sureste, establecida en la Ley 6/1994, de 28 de junio, sobre el Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama, y modificaciones posteriores, por lo que debería acogerse a la Disposición Adicional Sexta de la citada ley, es decir, la actuación quedaría excluida de esta ley en el supuesto de estar declarada de interés general del Estado por el Gobierno de la Nación. Para el resto de las zonas, E (con destino agrario, forestal, recreativo, educativo y/o equipamientos ambientales, y/o usos especiales), y G (a ordenar por el planeamiento urbanístico), establece que deberán cumplirse las directrices generales y de infraestructuras del Plan de Ordenación

de los Recursos Naturales (PORN) del Parque. Sin embargo, concluye que la actuación estará supeditada a la declaración de impacto ambiental.

El promotor considera que al tratarse de una actuación de la Administración General del Estado y ser de interés general, le es de aplicación la disposición adicional sexta de la Ley 6/1994, por lo que queda excluida, a todos los efectos, de la citada ley.

c) Modificaciones introducidas por el promotor en proyecto y estudio tras su consideración. El informe sobre las alegaciones, presentado tras el periodo de información pública, incluye un apartado en el que el promotor expone las conclusiones y prescripciones a cumplimentar en el proyecto de construcción, como consecuencia del análisis de las alegaciones formuladas.

Las prescripciones se refieren a la zona de paso de la A-3 por el entorno del barrio de Santa Eugenia:

Desplazamiento de la parada de autobús en la calzada sentido Madrid, para acercarla a la estación de Cercanías de RENFE.

Disposición de dos pasarelas para comunicación de márgenes de la A-3: una junto a la estructura de cruce del ferrocarril (para la parada de autobús del punto anterior) y otra en el p.k. 9+100.

Incremento de la anchura de la pasarela dispuesta en el p.k. 9+480, frente a la calle Virgen de las Viñas, para permitir la implantación de un carril ciclista.

Incremento de la longitud de las pantallas, en ambas márgenes, hacia el lado de los pp.kk. crecientes de la A-3, para garantizar la protección a las últimas edificaciones de la margen derecha y a las instalaciones deportivas de la margen izquierda.

Establecimiento de una acera y un espacio para carril ciclista, incrementando la anchura de la ampliación de la estructura sobre el ferrocarril, de modo que permita cruzar éste por la margen izquierda, comunicando Santa Eugenia con Valdebernardo.

Ajuste de los desembarques de las pasarelas y de los recorridos peatonales, para minimizar la afeción a zonas verdes.

Redefinición del emboquille de la entrada de los autobuses a Santa Eugenia, para que se dirijan únicamente a la calle Fuentespina.

Igualmente, en las ampliaciones al citado informe, el promotor se compromete a que el Proyecto de Construcción incluya la descripción detallada de las medidas correctoras adoptadas sobre la vegetación y el arbolado, los controles para el seguimiento ambiental sugeridos por el Servicio de Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid que no estén contemplados en el EsIA, un estudio de la influencia aguas abajo de los desagües de los colectores longitudinales proyectados y los cálculos solicitados por la Confederación Hidrográfica del Tajo para el cruce con el río Jarama.

c. Fase previa a la declaración de impacto.

a) Consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental. Con fecha 23 de enero de 2008, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió el EsIA a las antiguas Dirección General para la Biodiversidad, Dirección General de Medio Natural y Dirección General Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid, y a la DG de Patrimonio Histórico también de la Comunidad de Madrid, para que de acuerdo con sus competencias, emitiesen su valoración.

Con fecha 14 de marzo del 2008 se reciben los informes emitidos por las antiguas Dirección General de Medio Natural y DG de Calidad y Evaluación Ambiental, y por la Junta Rectora del Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama. Se trata de los mismos informes presentados en respuesta a la ampliación del periodo de información pública, que se han resumido en el apartado anterior.

El 24 de marzo del 2008 se recibe el informe de la antigua Dirección General de Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente. El informe señala que la actuación supondrá la ocupación de entre el 0,01 y el 0,05% del LIC, la ZEPA y el Parque Regional del Sureste. Denuncia la calificación de impacto moderado, o incluso positivo, que se da

en el EsIA a la pérdida de 0,55 Ha del carrizal asociado al arroyo de Migueles, debido a la ocupación que sufriría el arroyo por la ejecución de la vía colectora y la plataforma de transporte público entre los dos accesos a Rivas. Manifiesta que se trata de una actuación muy agresiva dentro de un espacio perteneciente a Red Natura 2000.

Por otra parte, considera que no se han evaluado con suficiente detalle los impactos acumulados en el cruce sobre el río Jarama por la coincidencia con otros tres viaductos, el de la A-3, el de la N-III y el puente de la línea de metro Madrid-Arganda. Del mismo modo, opina que la evaluación realizada sobre las comunidades gipsícolas es insuficiente y que debería haberse realizado una descripción en profundidad de la fauna presente. Finalmente, propone las siguientes medidas correctoras: controlar la construcción del paso subterráneo de la plataforma del transporte público bajo el enlace de la M-832 a Chinchón para evitar la afección al acuífero cuaternario que existe bajo los ríos Jarama y Manzanares; establecer un protocolo de máxima precaución en la zona de extracción de materiales al ubicarse los préstamos en la vega del Jarama; prohibir las actividades generadoras de contaminación acústica y lumínica dentro de los espacios protegidos al periodo comprendido entre las 20:00 y las 9:00 horas; y ajustar el calendario de obras al periodo de cría de las especies presentes en los espacios naturales afectados, ampliando la parada de las obras desde mediados de febrero hasta mediados de septiembre.

b) Información complementaria solicitada por el órgano ambiental. Una vez analizado el EsIA del proyecto y las respuestas de las consultas complementarias realizadas, la DG de Calidad y Evaluación Ambiental consideró que existían algunos aspectos que precisaban ser ampliados y/o definidos por el promotor. Por ello, con fecha 12 de mayo de 2008 se solicitó información sobre los siguientes aspectos del proyecto:

Aclaración de la ambigüedad observada en el EsIA sobre la construcción de la vía colectora.

Evaluación de la afección a la Red Natura 2000, teniendo en cuenta la ejecución de la vía colectora en Rivas Vaciamadrid, de acuerdo con el artículo 6 de la Directiva Hábitats.

Análisis del impacto sobre el cernícalo primilla y establecimiento, en caso de afección, de un calendario de obras respetuoso con la especie.

Con fecha 12 de septiembre de 2008 se recibe la información complementaria solicitada. En su informe, el promotor afirma que el estudio de impacto ambiental se ha realizado teniendo en cuenta en todos sus apartados la consideración de ejecución de vía colectora entre los enlaces de Rivas Este y Rivas Oeste y asume las erratas identificadas del EsIA inductoras del malentendido.

Respecto a la afección sobre el cernícalo primilla, el promotor asegura que esta especie no se detecta en la zona afectada por el proyecto y que la mención que hace la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid sobre su presencia, se ha de interpretar como existencia en el Parque Regional del Sureste pero ausencia en la zona de estudio.

Analizada la información complementaria, y basándose en el artículo 6.3 del Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales de la fauna y flora silvestre, y en la disconformidad del organismo ambiental autonómico con la evaluación de la afección sobre la Red Natura 2000, la DG de Calidad y Evaluación Ambiental recomienda al promotor, con fecha 3 de octubre de 2008, reconsiderar las actuaciones del proyecto y su evaluación, para conseguir la conformidad del organismo autonómico competente en la gestión de la Red Natura 2000.

Con fecha 28 de abril de 2009 se recibe el documento Afecciones a la Red Natura 2000 en el que se aclara y completa la información contenida en el EsIA sobre la afección a espacios naturales, considerando también la ejecución de la vía colectora entre los enlaces de Rivas Oeste y Rivas Este en la margen derecha de la A-3. Con la misma fecha, se recibe el informe de prospección arqueológica, acompañado de un escrito en el que el director de proyecto asume que todas las medidas propuestas en ese informe arqueológico se contemplarán en el proyecto de construcción.

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicita, con fecha 13 de mayo de 2009, a la DG de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid un análisis del citado documento y que de acuerdo con sus competencias, manifieste su conformidad respecto a la ejecución de la vía colectora.

Con fecha 29 de septiembre de 2009 se recibe el informe solicitado de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid. En dicho informe, tras argumentar en los mismos términos que informes anteriores, se reafirma en su decisión inicial, concluyendo que ambientalmente no se debería ejecutar la vía colectora propuesta. No obstante, en caso de ejecutarse recomienda la adopción de una serie de medidas preventivas y correctoras, así como el establecimiento de medidas compensatorias para garantizar la protección de la coherencia global de la Red Natura 2000.

Tras considerar ese último informe del organismo ambiental autonómico, con fecha 4 de enero de 2010 se recibe un escrito del promotor en el que comunica su decisión de eliminar del proyecto la ejecución de la vía colectora para minimizar la posible afección al medio ambiente de la zona.

4. Integración de la evaluación

a. Análisis ambiental para selección de alternativas. Dada las características del proyecto, el EsIA no plantea alternativas de trazado. No obstante, para cada actuación concreta, descrita para cada tramo en los que se ha dividido el proyecto, se han analizado posibles alternativas, adoptando en cada caso, según señala el EsIA, la más idónea ambiental y funcionalmente. De entre todos los análisis de alternativas realizados, destaca por su implicación ambiental el relativo a la construcción del viaducto sobre el río Jarama. Para esta actuación se plantearon dos alternativas: construir el viaducto entre los dos viaductos de la A-3 y el viaducto de la N-III, o construirlo pegado al viaducto del metro a Arganda y continuar con una plataforma pegada a la línea de metro hasta llegar a la A-3. La solución finalmente adoptada fue la construcción del nuevo viaducto entre los ya existentes, para minimizar la afección al río Jarama y la ocupación de terreno, ya que la otra alternativa cruzaría el río por una zona de mayor valor ambiental, ocupando además un camino y una vía pecuaria.

La alternativa cero o de no actuación no ha sido contemplada por el promotor porque se considera que la construcción de plataformas reservadas para transporte público es, ambientalmente, la alternativa más acertada por contribuir a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

b. Impactos significativos de la alternativa elegida. Se resumen a continuación los principales efectos ambientales del proyecto, así como las principales medidas preventivas y correctoras propuestas a lo largo del procedimiento de evaluación de impacto ambiental:

Impactos sobre los espacios naturales protegidos. La actuación discurre por la ZEPA cortados y cantiles de los ríos Jarama y Manzanares, el LIC vegas, cuevas y páramos del Sureste y el Parque Regional del Sureste ocupando una superficie unificada para los tres espacios de 8,69 Ha (dado que por problemas de escala estos espacios no son exactamente coincidentes). Las infraestructuras responsables de esta ocupación son: la plataforma para transporte público entre los enlaces de Rivas Oeste y Rivas Este, el desvío de la A-3 hacia el margen derecho entre el enlace de Rivas Este y el río Jarama, el viaducto de cruce del río Jarama, las plataformas para transporte público entre el enlace de la M-832 y la antigua N-III, y la ampliación del tronco de la A-3 entre el enlace de la M-832 y el primer enlace de Arganda.

En el diseño de las actuaciones se ha seguido el principio de mínima ocupación. Con el fin de prevenir efectos indirectos se llevarán a cabo jalonamientos perimetrales en todas las zonas de obras ubicadas dentro de los límites del Parque Regional, ZEPA y LIC, para controlar el movimiento de la maquinaria.

La zona ocupada de mayor valor ecológico dentro de estos espacios es el río Jarama. No obstante, la afección se produce sobre vegetación de ribera plantada y de reciente

colonización, entre la que destacan pies de taray (*Tamarix Gallica*) en la margen norte y pies de álamo blanco (*Populus alba*) en la margen sur. Para recuperar esta vegetación (que como máximo afectará a una superficie de 0,049 Ha, en una longitud de 50 m), se propone la revegetación de la zona afectada por la construcción del viaducto y, como medida adicional, la restauración y mejora de la cubierta vegetal en el río en una superficie de al menos cuatro veces la afectada (0,196 Ha) o una longitud de cauce cuatro veces la afectada (200 m en las dos riberas o 400 m en una ribera).

Como medidas de carácter general se plantea evitar la apertura de caminos de obra en zonas verdes, así como dentro del Parque Regional, la ZEPA y el LIC; realizar riegos durante las obras en las zonas de explanación para controlar la emisión de polvo y partículas; y restaurar la cubierta vegetal una vez finalicen las obras, mediante siembras (en zonas llanas), hidrosiembras (en zonas de pendiente) y plantaciones (todas las zonas donde se pierda cubierta vegetal).

Impactos sobre la vegetación. La actuación afecta a 6,39 ha de zonas verdes situadas en el término municipal de Madrid, siendo el 29% zonas verdes en sentido estricto y el resto, márgenes y taludes de la A-3 ajardinados. El proyecto contempla la reposición de todas las zonas verdes afectadas.

Se afectará también a 1.167 pies arbóreos, la mayoría situados en parques y jardines de Madrid, entre la M-30 y la M-45. El EsIA incluye un inventario del arbolado afectado por las obras que, además de la relación de árboles afectados, recoge sus posibilidades de trasplante. Para evaluar el arbolado que pudiera verse afectado por las actuaciones se ha utilizado la Norma Granada (método para valoración de árboles y arbustos ornamentales) y la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano del Ayuntamiento de Madrid. Se trasplantarán 490 pies, previo acuerdo con el ayuntamiento de Madrid, preferentemente en la zona verde prevista en el margen izquierdo de la A-3, entre la M-40 y Santa Eugenia.

De acuerdo con la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de protección y fomento del arbolado urbano de la Comunidad de Madrid, se repondrán aquellos ejemplares, que no sean aptos para el trasplante, con un mínimo de ejemplares igual al de los años que tuviera el árbol afectado. En este sentido, el proyecto contempla la reposición de 7.780 pies arbóreos por ejemplares talados o apeados.

Impactos sobre la fauna. Las afecciones sobre la fauna se limitan a la ocupación de su hábitat y a la generación de molestias. Para minimizar el primer efecto, se controlará el movimiento de la maquinaria limitando su circulación a los caminos existentes o a la zona de ocupación del trazado de la autovía. Como medida correctora de la destrucción de hábitats se prevé la restauración de la cubierta vegetal.

Con el fin de reducir las molestias sobre la avifauna, se evitará la tala o extracción de arbolado en el entorno del río Jarama y en los parques en la época de cría de las especies del entorno, durante el periodo comprendido entre mediados de marzo y mediados de julio. Asimismo, en las zonas de mayor relevancia ambiental se evitará la realización de operaciones ruidosas entre las 22 h y 8 h y se limitará lo máximo posible la iluminación, evitándola totalmente en la zona de cruce del río Jarama. Se prevé también la instalación de pantallas acústicas para paliar la contaminación acústica en esas zonas.

Impactos sobre la hidrología superficial y subterránea. El río Jarama se verá afectado por la construcción de un viaducto de 9 m de anchura, entre los viaductos ya existentes de la A-3 y de la antigua N-III, que servirá para alojar a la plataforma para transporte público.

Como norma general, el diseño de obras de drenaje será igual al de las ya existentes. Se aplicará el mismo principio para el viaducto sobre el río Jarama, cuya tipología constructiva coincidirá con la de los actuales viaductos. Durante la fase de obras se colocarán barreras para retención de sedimentos y se procederá a la extracción y decantación o filtrado de aguas de excavación de pilotes en el Jarama para evitar arrastres de tierras al cauce. Por su parte, las zonas objeto de hormigonado se aislarán mediante dispositivos especiales.

Los parques de maquinaria no se podrán ubicar cerca del cauce. Si fuera preciso, todas las instalaciones en esta zona deberán ser impermeabilizadas, mediante geotextiles,

bentonitas o láminas de polietileno debidamente selladas y protegidas. Para evitar que los posibles vertidos accidentales afecten al medio hidrológico, el recinto constituido por el parque de maquinaria y la zona de instalaciones contará con un sistema perimetral de recogida de aguas que incluye balsas de decantación.

Se identifica un impacto severo por riesgo de afección al acuífero cuaternario en el cruce de las plataformas para transporte público, bajo en enlace de la M-832. Se generará otra afección por reducción en la tasa de recarga de acuíferos, que se limita a las superficies ocupadas por la plataforma para transporte público del margen derecho entre el primer y tercer enlace de Rivas. Para evitar la contaminación del acuífero, una vez finalicen las excavaciones, y antes de proceder al hormigonado, se colocará una lámina impermeable en toda la excavación.

Impactos sobre la orografía y edafología. Préstamos y vertederos. Se prevé un incremento de los fenómenos de erosión debido a los desmontes y movimientos de tierra, asociados a las actuaciones. Las zonas afectadas por los desmontes serán el Parque Forestal de Valdebernardo, el paso de Santa Eugenia y el tramo comprendido entre los enlaces de Rivas Oeste y Rivas Centro.

Para la ejecución de las obras se necesitará un volumen de tierras y materiales procedentes de préstamos de 714.087 m³ y se generará un volumen de tierras destinado a vertedero de 855.291 m³.

Los préstamos provendrán de las zonas de extracción existentes en la vega del río Jarama, en los municipios de Arganda y Mejorada del Campo. Las tierras sobrantes se trasladarán al vertedero de la zona este Nueva Rendija, pudiendo también reutilizarse en el plan de restauración de las zonas de extracción existentes en el entorno. Tanto las zonas de préstamos como las de vertederos serán zonas autorizadas por la Comunidad de Madrid, no planteándose la creación de nuevas.

En los terrenos naturales afectados por los movimientos de tierras (riberas del Jarama y margen derecho de la A-3 entre el primer enlace de Rivas Vaciamadrid y el río Jarama) se retirará la capa superior del suelo, acopiándola y manteniéndola adecuadamente para su posterior reemplazo en la restauración de la cubierta vegetal en taludes o zonas alteradas por las obras. También se prevé la descompactación del terreno y la construcción de muros para minimizar la ocupación de los taludes y disminuir los volúmenes de tierras excavadas.

Impactos sobre el paisaje. Las actuaciones proyectadas se desarrollan en unidades de paisaje muy degradadas. Cabe destacar la unidad paisajística de la vega del Jarama y Manzanares, donde no se esperan afecciones importantes. Aún así, para minimizar la afección visual a la vega se propone la revegetación de los márgenes de la A-3. Además, entre el enlace de Rivas Este y el río Jarama se propone construir un caballón de tierras que aisle visual y acústicamente la zona de la vega de la autovía.

Para conseguir la integración paisajística de la obra se prevé la restauración de la cubierta vegetal de todas las superficies afectadas, diferenciando la metodología según se trate de taludes, riberas, isletas y zonas llanas, o plantaciones para ocultar la autovía. En las zonas urbanas se intentará que el diseño de muros, pasarelas y otros elementos constructivos esté acorde con su entorno y para el caso concreto de los muros, se buscarán soluciones estéticas óptimas.

Contaminación acústica. En fase de construcción, adoptando las debidas precauciones, se generará un impacto acústico moderado, excepto en el Colegio Público Ciudad de Valencia y en el Instituto E.S. Santa Eugenia, donde por su proximidad a las obras seguirán existiendo problemas. Por ello, en esta zona se recomienda realizar las obras más ruidosas coincidiendo con el periodo vacacional, de junio a septiembre. Para evitar afecciones a la población, en zonas habitadas, se evitarán los trabajos nocturnos, al menos de 22 horas a 8 horas.

Según indica el promotor, la influencia acústica de las actuaciones durante la fase de explotación será muy escasa, al no generarse nuevos tráficos, reordenándose los existentes. Sin embargo, localmente sí se reconocen incrementos en los niveles sonoros debido a la aproximación de la plataforma, vías de servicio o plataformas para transporte

público, a viviendas, equipamientos o espacios naturales. El estudio acústico realizado permitió predecir los efectos acústicos de la actuación, tomando como referencia los límites establecidos en el Decreto 78/1999, de 27 de mayo, por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad de Madrid, y definir las medidas correctoras para paliarlos. De esta manera, se contempla la instalación de pantallas acústicas, que según afirma el promotor, servirán además para mejorar la situación preoperacional.

Se muestran a continuación las características de las pantallas acústicas proyectadas:

Margen derecho A-3

Designación	Ubicación	Longitud (m)	Altura (m)	Superficie (m ²)
D-1	Colonia Dulce Nombre de María	260	3	780
D-2	Parque Lineal de Palomeras	196	1,5	294
D-3a	Zona residencial de Santa Eugenia	448	4	1.792
D-3b	Zona residencial de Santa Eugenia	164	4	656
D-3c	Zona residencial de Santa Eugenia	210	4	840
D-3d	Zona residencial de Santa Eugenia	324	4	1.296
D-4	Entre los enlaces de Rivas Oeste y Rivas Centro	1.920	1,5	2.880
D-5	Entre el enlace de Rivas Este y el río Jarama	366	2	732

Margen izquierdo A-3

I-1	Colonia Hogar del Ferroviario (M-30/A-3)	196	2	392
I-2	C/ Arroyo Fontarrón, p.k. 5 de la A-3	220	2	440
I-3	Santa Eugenia (Colegio e Instituto).....	564	5	2.820

Como resultado de la información pública, el promotor decidió incrementar la longitud de las pantallas en ambas márgenes de la A-3, hacia el lado de los pp.kk. crecientes, para la protección de las últimas edificaciones del Barrio de Santa Eugenia en la margen derecha y de las instalaciones deportivas de la margen izquierda. Asimismo, se compromete a estudiar la necesidad de instalar pantallas en la zona del Campus Sur de la Universidad Politécnica.

En una de las respuestas a las alegaciones referidas al Barrio de Santa Eugenia, el promotor indica que el incremento de la longitud de las pantallas puede ser del orden de 160 m en la margen derecha y de 200 m en la margen izquierda. Además, contempla la disposición de una pantalla en mediana en la zona de afección a las instalaciones educativas de la margen izquierda y el incremento de la altura de las pantallas de la margen derecha, que podrían pasar de 4 a 5 m. De todos modos, afirma que será en el Proyecto de Construcción donde se definirán la tipología, forma y dimensiones definitivas de las pantallas acústicas, lo cual deberá realizarse de acuerdo con lo que establecido en el apartado 5 de esta declaración de impacto ambiental.

Impactos sobre el patrimonio cultural y vías pecuarias. Los dos yacimientos arqueológicos que podrían verse afectados por la ejecución de las obras son:

Arroyo de los Migueles (123/041), afectado por los nuevos viales proyectados en la margen derecha entre los p.k. 18+250 y p.k. 18+800.

Km. 21 de la N-III (014/002)», afectado por la construcción de la plataforma reservada para transporte colectivo proyectada en la margen izquierda, pasado el enlace de Rivas Este.

Se propone como medida correctora, para ambos yacimientos, la realización de sondeos arqueológicos cada 10 m. También se efectuarán sondeos cada 10 m en las áreas de protección arqueológica B, identificadas en el informe arqueológico de prospección de octubre de 2007, y cada 30 m en el resto de la traza. Igualmente, se adoptarán las

medidas preventivas de carácter general establecidas en el informe y se realizará un seguimiento arqueológico intensivo de las tareas de desbroce y de todos aquellos movimientos de tierras realizados, bajo la supervisión de un técnico autorizado por la DG de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid.

Con fecha 28 de abril de 2009, se recibe nuevamente el informe arqueológico de prospección, acompañado de un escrito en el que se indica que todas las medidas propuestas en ese informe arqueológico se contemplarán en el proyecto de construcción.

La mayor parte de las vías pecuarias de la zona se encuentran ocupadas por calles y carreteras, entre ellas la propia A-3. Todos estos pasos se mantendrán con las actuaciones previstas, pasando sobre o bajo ellos. Por ello, no se verá interrumpida la continuidad de ninguna vía pecuaria.

Planeamiento urbanístico. La mayor parte de las actuaciones previstas se construirán sobre suelos dotacionales de vía pública principal o suelos no urbanizables de protección de vías de comunicación, donde no se identifica ningún impacto.

En Madrid, se afectan 2,76 Ha de suelo fuera de la vía pública principal, siendo la mayor parte, 2,69 Ha zonas verdes.

En Rivas Vaciamadrid se afectan 7,87 Ha de suelo fuera del suelo de protección de vías públicas, siendo la mayor parte, 7,17 Ha, suelos de especial protección de Espacios Naturales.

En Arganda del Rey no se identifica ningún impacto.

Como medida correctora, se establece la adecuación del planeamiento a la nueva situación tras la ejecución del proyecto.

c. Cuadro sintético de relación entre estos impactos y las medidas correctoras. La siguiente tabla muestra las principales medidas preventivas y correctoras que se han contemplado a lo largo del procedimiento de evaluación de impacto ambiental:

Impactos ambientales	Medidas correctoras
Espacios naturales protegidos	
Ocupación de espacios Red Natura 2000 y del Parque Regional del Sureste.	Diseño de actuaciones que garanticen la mínima ocupación. Jalonamientos provisionales. Control de caminos de obra y accesos Revegetación, restauración y mejora de la vegetación de ribera del río Jarama. Restauración de la cubierta vegetal mediante siembras, hidrosiembras y plantaciones.
Vegetación	
Eliminación y /o alteración.	Reposición de las zonas verdes. Trasplante de 490 pies arbóreos. Reposición de 7.780 pies arbóreos.
Fauna	
Ocupación de hábitat.	Control del movimiento de maquinaria. Restauración de la cubierta vegetal para recuperar los hábitats.
Generación de molestias.	Limitaciones temporales de las obras. Control de la iluminación. Instalación de pantallas acústicas.
Hidrología superficial y subterránea	
Alteración de la red de drenaje.	Diseño de puentes y obras de drenaje acorde con la situación actual.

Impactos ambientales	Medidas correctoras
Pérdida de calidad de las aguas.	<p>Uso de barreras de retención de sedimentos. Extracción y decantación o filtrado de aguas de excavación de pilotes en el Jarama. Prohibición de colocar parques de maquinaria cerca del cauce. Impermeabilización de las instalaciones mediante geotextiles, bentonitas o láminas de polietileno debidamente selladas y protegidas. Aislamiento de las zonas a hormigonar para evitar la contaminación del cauce y acuífero.</p>
Orografía y edafología	
Incremento del riesgo de erosión y alteración del suelo.	<p>Utilización de zonas de préstamo y vertederos autorizadas por la Comunidad de Madrid. Retirada, acopio y reutilización de la tierra vegetal. Descompactación del terreno. Construcción de muros para minimizar la ocupación de los taludes y disminuir los volúmenes de tierras excavadas.</p>
Paisaje	
Alteración de la calidad paisajística.	<p>Revegetación de márgenes de la A-3 en el entorno de la vega. Construcción de un caballón de tierras entre el tercer enlace de Rivas Vaciamadrid y el río Jarama. Restauración de la cubierta vegetal. Diseño de las estructuras, en las zonas urbanas, acorde con el entorno.</p>
Contaminación acústica	
Afección sobre la población.	<p>Limitaciones temporales a la ejecución de actividades ruidosas y molestas. En la zona de los centros educativos, realizar las obras más ruidosas coincidiendo con el periodo vacacional. Instalación de pantallas acústicas.</p>
Patrimonio cultural	
Afección a posibles yacimientos arqueológicos.	<p>Sondeos arqueológicos. Seguimiento arqueológico intensivo de las tareas de desbroce y de los movimientos de tierras. Adopción de las medidas propuestas en el Informe Arqueológico de Prospección.</p>

5. Condiciones al proyecto

En función de la documentación generada a lo largo del proceso de evaluación ambiental, además de las medidas propuestas en el EslA y demás documentación generada en el proceso, se considera necesario incluir las siguientes condiciones de protección ambiental adicionales:

Se deberá realizar un estudio acústico que precise las medidas correctoras establecidas en el EslA, que se incorporarán al proyecto de construcción, y que permitan cumplir con los objetivos de calidad establecidos en la legislación vigente. Se prestará especial atención a las zonas del Barrio de Santa Eugenia y la de Rivas Vaciamadrid, por tratarse de zonas de exposición según lo establecido en el documento mapas estratégicos de ruido de las carreteras de la Red del Estado. Comunidad de Madrid elaborado por la Dirección General de Carreteras en diciembre de 2007. Cabe destacar que en las conclusiones del documento se propone, para esas zonas, la realización de un estudio más en detalle para definir una

solución compleja que permita reducir la afección por ruido. Por ello, de realizarse en tiempo, deberán tenerse en cuenta los resultados de dicho estudio en detalle para la realización del estudio requerido en esta declaración de impacto, que analizará las medidas frente al ruido propuestas por los distintos organismos a lo largo del procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Atendiendo a lo indicado tanto por la antigua Dirección General para la Biodiversidad como por la DG de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, el calendario de obras deberá ajustarse al periodo de cría de las especies protegidas presentes en los espacios naturales afectados. Dicho calendario se consensuará con la administración autonómica.

Los proyectos de revegetación y restauración de la cubierta vegetal, que se realicen dentro de los espacios naturales protegidos descritos en el proyecto, deberán contar con el informe favorable de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid y de la Junta Rectora del Parque Regional del Sureste. En cualquier caso, para la ejecución de esos proyectos se tendrán que utilizar especies autóctonas.

Tal y como indica el Servicio de Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid, los proyectos de restauración y adecuación paisajística que afecten al municipio de Madrid deberán ser supervisados por la Dirección General de Patrimonio Verde del citado Ayuntamiento.

Dado el carácter eminentemente urbano e industrial de la zona en la que se desarrolla el proyecto, se mantendrá un mínimo de permeabilidad en el tramo de la A-3 comprendido entre el enlace con la M-50 y el primer enlace de Arganda, (por ser la zona colindante o que discurre por espacios naturales protegidos) intentando aprovechar las modificaciones de los drenajes previstas en el proyecto para aproximar las dimensiones lo más posible a las recomendaciones de las prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales, documento publicado por el antiguo Ministerio de Medio Ambiente en 2006.

Los residuos generados durante las obras deberán ser gestionados de acuerdo con la Ley 5/2003, de 20 de marzo, de Residuos de la Comunidad de Madrid. Respecto a los residuos de construcción y demolición, se tendrá en cuenta lo establecido en el Plan de Gestión Integrada de los Residuos de Construcción y Demolición de la Comunidad de Madrid vigente, tal y como comenta la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid en el proceso de información pública y reitera en su informe a las consultas complementarias. Asimismo, se atenderá a lo dispuesto en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

En la ejecución del proyecto se utilizarán prioritariamente betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso. Estas indicaciones se realizarán de acuerdo con la disposición adicional segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las Administraciones Públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, las cuales se establecen en la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso; en el Manual de empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, así como en la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprobaba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y puentes (PG-3).

6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental*

El EsIA incluye un plan de vigilancia ambiental (PVA) cuyos objetivos básicos son:

- Realizar un seguimiento de los impactos.
- Detectar impactos no previstos, y articular las medidas de corrección necesarias.
- Verificar el cumplimiento de las posibles limitaciones o restricciones establecidas.

Supervisar la ejecución de las medidas protectoras y correctoras y determinar su efectividad, para poder así determinar los posibles impactos residuales.

Realizar un seguimiento a medio plazo del medio para determinar las afecciones a sus recursos por la explotación de las obras, así como para conocer con exactitud la evolución y eficacia de algunas medidas protectoras y correctoras.

El PVA se divide en dos fases, la 1.ª fase se corresponde con la fase de construcción de las obras, y se extiende desde la fecha del Acta de Replanteo hasta la del Acta de Recepción. La 2.ª fase abarca desde ese momento hasta los tres primeros años de la fase de explotación.

Las actuaciones que constituyen el PVA se describen en función de los objetivos que se pretenden conseguir, el lugar de inspección, los parámetros de control y umbrales, la periodicidad de la inspección, las medidas de prevención y corrección y la documentación en la que se detallarán los resultados. Algunas de las actuaciones de vigilancia y seguimiento previstas son:

- Control y seguimiento de los niveles acústicos.
- Seguimiento de la calidad de las aguas superficiales.
- Seguimiento de las obras de drenaje y canalización.
- Vigilancia de la protección de especies y comunidades singulares.
- Seguimiento de medidas de restauración de la cubierta vegetal.
- Control de la afección a la fauna.
- Control de la protección del patrimonio arqueológico y paleontológico.

Los resultados del PVA quedarán plasmados en los siguientes informes:

- Informe paralelo al acta de replanteo.
- Informe paralelo al acta de recepción.
- Informes ordinarios, con periodicidad trimestral en la fase de obras y anual en la de explotación.
- Informes extraordinarios, se emitirán cuando exista alguna afección no prevista o cualquier aspecto que precise una actuación inmediata.
- Informes específicos.
- Informe final del programa de vigilancia y seguimiento, contendrá el resumen y conclusiones de todas las actuaciones de vigilancia y seguimiento desarrolladas y de los informes emitidos, tanto en la fase primera como en la segunda.

Dichos informes quedarán a disposición de las autoridades competentes que lo soliciten y se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras propuestas.

Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Autovía del Este (A-3), tramo Madrid-Arganda del Rey, plataformas reservadas para el transporte público, vías de servicio y ampliación a tres carriles por calzada, concluyendo, que siempre y cuando se elimine la vía colectora distribuidora entre los enlaces de Rivas Oeste y Rivas Este de la margen derecha de la A -3, de acuerdo con el escrito del promotor recibido el 4 de enero de 2010, y se cumplan las condiciones señaladas tanto en el estudio de impacto ambiental (que no sean de aplicación a la citada vía colectora), como en la presente resolución, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 1 de marzo de 2010.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

**AUTOVÍA DEL ESTE (A-3). TRAMO MADRID- ARGANDA DEL REY.
PLATAFORMAS RESERVADAS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO,
VÍAS DE SERVICIO Y AMPLIACIÓN A TRES CARRILES POR CALZADA**

