

## ANEXO III

## Resumen del estudio de impacto ambiental

## Contenido

El estudio de impacto ambiental se centra únicamente en una alternativa debido a que en el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid queda definida la zona por la que discurre en su mayor parte la autovía como reservada para infraestructuras.

Al tratarse de una zona periurbana, altamente antropizada, se prevé que los impactos más significativos sean los siguientes:

Se considera como impacto principal el motivado por la construcción del falso túnel en la zona de bosque del parque de la Elipa por el cual se verán afectados un total de 1.690 pinos.

Impacto paisajístico especialmente en los alrededores del parque y en la zona colindante con el cementerio de la Almudena.

Exceso de materiales de desmonte producidos por la excavación del túnel.

Impacto acústico en especial sobre el tramo final de la autovía, en las cercanías del Polígono de Valdebernardo, donde está previsto la construcción de viviendas.

Aumento de partículas en suspensión tanto durante la ejecución del movimiento de tierras como durante la fabricación y puesta en obra del aglomerado asfáltico.

Las medidas correctoras adoptadas para minimizar en lo posible los impactos anteriormente descritos son las siguientes:

Escayolar y retirar los pinos afectados por la construcción del túnel en el parque de la Elipa para reponerlos una vez finalizadas las obras.

Revegetación de taludes e instalación de pantallas vegetales en los aproximadamente 1.000 metros que linda común entre la autovía y el cementerio de la Almudena.

Dado el gran volumen de materiales sobrantes se prevé que sean extendidos en la zona disponible a la derecha de la traza y en el futuro parque suburbano, con lo que se conseguirá la nivelación del mismo.

Se propone la instalación de una barrera anti-ruido troncopiramidal verde que atenúe los niveles de ruidos que previsiblemente se producirán en el polígono de Valdebernardo.

En cuanto al impacto producido por el deterioro de la calidad del aire en las inmediaciones de la autovía en la fase de explotación de la obra, el estudio de impacto ambiental se ampara en el efecto beneficioso que la infraestructura originará en otras vías que se verán descargadas de tráfico, así como en la mejora de las comunicaciones y el beneficio de toda la comunidad, lo cual, dice, compensan los impactos producidos.

Las medidas que se sugieren para evitar la contaminación atmosférica en la fase de obra son el riego de las zonas de paso de vehículos y la utilización de filtros adecuados a instalar en la planta de aglomerado.

## Análisis del contenido

Teniendo en cuenta lo expresado anteriormente y dadas las peculiares características del ámbito territorial afectado por el trazado de la autovía, una vez analizado el estudio de impacto ambiental se hacen las siguientes consideraciones sobre el contenido del mismo:

El índice general del estudio responde a lo especificado en el artículo 7.º del Real Decreto legislativo 1302/1986.

El examen de las posibles alternativas queda totalmente limitado por el hecho de que el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid queda reservado al terreno por el que discurre en su mayor parte la autovía para infraestructuras. No obstante, esta circunstancia no impide que en el estudio de impacto ambiental se hubieran considerado posibles alternativas en lo que se refiere al paso por el bosque del parque de la Elipa y el ramal de conexión con el camino de la Media Legua, entornos éstos calificados como parque urbano.

Dado el carácter de vía periurbana y su futura importancia estratégica al suponer un nexo de conexión entre la autopista de circunvalación M-30 con el nuevo cinturón M-40 se hace necesario un estudio más profundo dentro del inventario ambiental de la situación antes y después de la obra en cuanto a los flujos de tráfico se refiere, sin el cual es difícil cuantificar la carga de vehículos que soportará la nueva vía y los impactos que ello provocará.

No se identifica ni valora el efecto que puede producir la presencia del cementerio como importante fuente de lixiviados. Hubiera sido interesante la inclusión en el estudio de impacto ambiental de un análisis de los sistemas de drenaje de la infraestructura considerando la situación más crítica de máxima precipitación.

La identificación de impactos parece mínimamente correcta haciendo la salvedad de lo señalado en los puntos anteriores, no obstante, en general, no existe una clara valoración de su magnitud ni un análisis de sus repercusiones tanto más necesario, habida cuenta de la previsible edificación en los alrededores de la nueva vía.

Dado el futuro carácter totalmente urbano de la vía es necesario un exhaustivo estudio en el cual se identifique y valore la contaminación

acústica que generará la autovía, así como las medidas correctoras adoptadas para minimizar al máximo este importante impacto negativo. La metodología y proceso de cálculo seguidos en el estudio de impacto ambiental para la determinación de los niveles sonoros carece del rigor necesario tal y como expone en las consultas el Instituto de Acústica. El estudio identifica la colocación de una barrera antiruido en las inmediaciones del polígono de Valdebernardo, de la cual no se aportan planos ni justificación alguna de su dimensionamiento y emplazamiento en la memoria.

De igual forma la contaminación atmosférica generada por la autovía tanto en su fase de obra como de explotación no ha sido estudiada con el rigor y profundidad que se requiere.

Las medidas correctoras adoptadas son unas simples recomendaciones generales que no aseguran su correcta ejecución.

No se ha realizado un estudio de integración paisajística de la vía en el entorno, limitándose a recomendar siembra y plantaciones en los taludes.

No se especifica el método y medidas adoptados para acometer con unas mínimas garantías de éxito la operación de retirar por el sistema de escayolado 1.690 pinos afectados por la construcción del falso túnel en el bosque del parque de la Elipa.

No se localiza correctamente la ubicación del material sobrante procedente del falso túnel ni existe un cálculo de dimensión de volúmenes que permita acotar la zona receptora de dichos materiales.

El estudio de impacto ambiental, a la vista de lo expuesto, presenta significativas deficiencias en cuanto al inventario ambiental, análisis de impactos y por tanto de medidas correctoras. Aparece una falta de coordinación en el tiempo ya que el estudio ha sido elaborado previamente a la recepción de consultas. En su conjunto el estudio de impacto ambiental debe calificarse de preliminar. Estas deficiencias de información y análisis son objeto de tratamiento en el condicionado de la declaración de impacto ambiental.

MINISTERIO DE TRABAJO  
Y SEGURIDAD SOCIAL

3190

*RESOLUCION de 15 de noviembre de 1991, de la Dirección General de Trabajo, por la que se homologa con el número 3.246 la mascarilla autofiltrante marca «3M», modelo 6986, presentada por la Empresa «3M España, Sociedad Anónima», de Madrid, que la importa de Estados Unidos de América.*

Instruido en esta Dirección General de Trabajo expediente de homologación de dicha mascarilla autofiltrante, con arreglo a lo prevenido en la Orden de 17 de mayo de 1974 («Boletín Oficial del Estado» del 29), sobre homologación de los medios de protección personal de los trabajadores, se ha dictado Resolución, en cuya parte dispositiva se establece lo siguiente:

Primero.—Homologar la mascarilla autofiltrante marca «3M», modelo 6986, presentada por la Empresa «3M España, Sociedad Anónima», con domicilio en Madrid, calle Telémaco, 47-53, que la importa de Estados Unidos de América, donde es fabricada por su casa matriz «3M Company» de St. Paul (Minnesota), como mascarilla autofiltrante, para ser usadas únicamente en ambientes contaminados con polvo, no pudiéndose utilizar en ningún caso para protección contra ambientes contaminados con aerosoles procedentes de pintura, medio de protección personal de las vías respiratorias.

Segundo.—Cada mascarilla autofiltrante de dichos marca y modelo llevará en sitio visible un sello inalterable y que no afecte a sus condiciones técnicas, y de no ser ello posible, un sello adhesivo con las adecuadas condiciones de consistencia y permanencia, con la siguiente inscripción: «M.T.—Homol. 3.246.—15-11-91.—Mascarilla autofiltrante para ser usada únicamente en ambientes pulvigenos, no pudiéndose utilizar en ningún caso para protección contra ambientes contaminados con aerosoles procedentes de pintura.

Lo que se hace público para general conocimiento, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4.º de la Orden citada, sobre Homologación de los Medios de Protección Personal de los Trabajadores, y Norma Técnica Reglamentaria MT-9, de Mascarillas Autofiltrantes, aprobada por Resolución de 28 de julio de 1975 («Boletín Oficial del Estado» del 9 de septiembre).

Madrid, 15 de noviembre de 1991.—La Directora general de Trabajo, Soledad Córdova Garrido.