

La alternativa D, por su mayor alejamiento del núcleo poblado más cercano, La Vereda, presenta caracteres más favorables, y también afecta menos a las estructuras de riego más importantes que la alternativa E.

En conclusión, en la Variante Oeste se considera más favorable la alternativa A y en la ronda Transversal la alternativa D.

#### ANEXO IV

##### Información pública del estudio de impacto ambiental

###### *Alegaciones*

Durante el trámite de información pública del estudio informativo y del estudio de impacto ambiental se han presentado 100 alegaciones, de las cuales cuatro pertenecen a organismos oficiales y el resto a asociaciones, empresas o particulares.

La Asociación de Ornitología Isaac Peral se muestra disconforme con las alternativas A y B por existir en sus trazados varias especies de aves tropicales, que anidan en la zona del «Huerto de las Bolas», así como en la finca «Lo Bombo» ubicada en el paraje de Las Peñuelas.

El resto de las alegaciones no son significativas desde el punto de vista ambiental, al referirse básicamente a expropiaciones, accesos, etc.

**18214** *RESOLUCIÓN de 30 de julio de 1999, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el Anteproyecto «Autopista de Peaje Madrid-Eje del Ebro. Tramo: Madrid-Guadalajara. Variante: Sur de Meco. (Provincias de Madrid y Guadalajara)», de la Dirección General de Carreteras.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la realización de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 16 de marzo de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen del Anteproyecto de la Autopista de Peaje Madrid-Eje del Ebro. Tramo: Madrid-Guadalajara. Variante: Sur de Meco, con objeto de iniciar el Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 5 de agosto de 1998, dicha Dirección General dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

La Dirección General de Carreteras sometió el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental, conjuntamente, al trámite de Información Pública mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 30 de diciembre de 1998, y en el «Diario Oficial de la Comunidad de Madrid», de fecha 8 de enero de 1999, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 20 de abril de 1999, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el Anteproyecto, el Estudio de Impacto Ambiental del mismo y el resultado de la Información Pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del Anteproyecto.

Los aspectos más destacados del estudio de Impacto Ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado de la Información Pública figura en el anexo IV.

Con fecha 18 de marzo de 1999 la Dirección General de Carreteras sometió a Información Pública, conforme a lo previsto en el artículo 86 de la Ley 30/1992, del Régimen Jurídico y del Procedimiento Administrativo Común, cinco documentos relativos a la autovía orbital M-50 y a las nuevas autopistas radiales R-2, R-3, R-4 y R-5. De esos documentos, los dos que tienen relación con la R-2 son: «Informe sobre el interés público de primer orden por razones de índole social y económica de la construcción de la autovía orbital M-50 y las nuevas radiales R-2, R-3, R-4 y R-5, en la región de Madrid», y «Cumplimiento de la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitat naturales y de la flora y fauna silvestres (Directiva Hábitat) de la autopista de peaje Madrid-Eje del Ebro. Tramo: Madrid-Guadalajara».

Los aspectos más destacados de la documentación a que hace referencia el párrafo anterior se recogen en el anexo V.

Un resumen del trámite de Información Pública de esa documentación se acompaña como anexo VI.

Con fecha 25 de junio de 1999 se solicitó a la Dirección General de Carreteras información complementaria sobre aspectos tales como delimitación precisa de la ZEPA en la zona sur de la misma, efectos ambientales sobre las especies y hábitat que motivaron la declaración de ZEPA, el análisis del impacto sobre las aguas subterráneas de las diversas alternativas, y datos más precisos sobre medidas correctoras y compensatorias. Dicha información fue remitida el 16 de julio de 1999.

##### Antecedentes

El expediente ahora sometido a Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental es un tramo de unos 17 kilómetros de longitud, la variante sur de Meco, de la autopista de peaje Madrid-Guadalajara.

Anteriormente, en febrero de 1990 la Dirección General de Carreteras remitió a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental la Memoria-resumen del Anteproyecto de Autopista de Peaje de nuevo trazado Madrid-Zaragoza. Tramo: Madrid-Límite de provincia de Zaragoza, con objeto de iniciar el Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 25 de abril de 1990, dicha Dirección General dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

Adoptada al inicio de 1992 la decisión de paralizar el Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental del Anteproyecto referido a causa de la falta de información suficiente sobre los complejos problemas medioambientales que el tramo Madrid-Límite de provincia de Zaragoza comportaba, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental, con fecha 12 de abril de 1993, un estudio complementario sobre el subtramo Madrid-Guadalajara.

En el estudio complementario «Anteproyecto de la Autopista de Peaje entre Madrid (enlace con la M-40) y Guadalajara», la Dirección General de Carreteras documenta un corredor sensiblemente paralelo a la actual N-II, situado al norte de la misma, pues la situación al sur entrañaría impactos significativos sobre el río Henares y su vega agrícola, de difícil mitigación.

El trazado proyectado comienza en un punto de la M-40 situado entre la zona de Hortaleza y la urbanización El Encinar de los Reyes. Discurre al norte de la futura ciudad aeroportuaria de Barajas, cruza el río Jarama y la carretera de Paracuellos del Jarama a Fuente el Saz, y gira hacia el sureste para no afectar al pueblo de Ajalvir. Bordea las estribaciones del valle del río Henares pasando próxima a las localidades de Camarma de Esteruelas por el sur y Meco por el norte, y sigue con orientación sensiblemente noroeste, dejando al sur los núcleos de Villanueva de la Torre y Quer. Hacia el punto kilométrico 42 del trazado se emplaza el enlace con la carretera C-102 de Guadalajara a Torrejón del Rey, pasando a continuación el trazado al oeste de Marchamalo, y en dirección a Fontanar. El tramo Madrid-Guadalajara dispondría de una vía de conexión que comenzaría en las cercanías de la localidad de Marchamalo, rodearía por el norte la ciudad de Guadalajara y conectaría con la autovía de Aragón al noreste de Taracena. La longitud de la autopista Madrid-Guadalajara es de unos 42 kilómetros.

Examinado el estudio complementario por la Dirección General de Política Ambiental, se constató que el trazado atravesaba una zona propuesta por la Comunidad Autónoma de Madrid al ICONA, en junio de 1992, para

su traslado a la Comisión Europea, con objeto de designarla como Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA número 139), según lo dispuesto en la Directiva 79/409/CEE, relativa a la conservación de las Aves Silvestres.

Con objeto de disminuir la afección a esta zona protegida, con fecha 29 de abril de 1993, la Dirección General de Política Ambiental solicitó a la Dirección General de Carreteras que, enviara datos precisos del tramo entre Torrejón y Alovera, reflejados convenientemente en un plano, de manera que fuese posible el análisis de una solución más al sur, acercándose a la actual autovía Madrid-Zaragoza.

Con fecha 22 de julio de 1994, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental un escrito en el que manifestaba que, por razones técnicas, no era posible un trazado de la autopista que discurriese en su totalidad fuera de la ZEPA.

Con fecha 23 de febrero de 1995 se formuló la Declaración de Impacto Ambiental, que fue publicada en el «Boletín Oficial del Estado» 7 de abril de 1995, en la cual se establecía que la Dirección General de Carreteras debía dirigirse al Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza (ICONA), documentando las razones imperiosas de interés público de primer orden del proyecto, para que el referido Instituto, en coordinación con los órganos ambientales de las Comunidades Autónomas de Madrid y de Castilla-La Mancha, informase a la Comisión de la Unión Europea de la compensación territorial que se adoptase para la ZEPA afectada. Asimismo, para evitar la afección a la zona que se proponía añadir a la ZEPA, prescribía una modificación del trazado, pasada la población de Meco, que lo acercaba al canal del Henares.

La ampliación de la ZEPA fue propuesta oficialmente por el Gobierno español en febrero de 1998 con la denominación de «Estepas cerealistas de la Campiña». Su superficie es de 2.685 hectáreas y está constituida por terrenos pertenecientes a los términos municipales de Quer, Villanueva de la Torre y Valdeaveruelo.

Además de todos los estudios y actuaciones mencionadas, se han mantenido diversas reuniones con la Dirección General XI de la Comisión Europea, como responsable del cumplimiento de la Directiva Hábitat. Este órgano de la Comisión ha exigido en varias ocasiones al promotor del proyecto la necesidad de analizar alternativas que a partir de Alcalá de Henares discurriesen al sur de Meco para evitar la afección a la ZEPA en esta parte del trazado. Estos análisis se han saldado con la realización de un estudio de posibles alternativas que se han recogido en un nuevo estudio.

Este estudio, redactado con carácter de anteproyecto, fue aprobado provisionalmente por la Dirección General de Carreteras el 28 de diciembre de 1998 y es el que, sometido a Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, es objeto de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el Anteproyecto «Autopista de Peaje Madrid-Eje del Ebro. Tramo: Madrid-Guadalajara. Variante Sur de Meco». (Provincias de Madrid y Guadalajara).

## DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación contenida en el expediente, y completado el análisis con visitas a la zona de proyecto, se considera que de todas las alternativas presentadas por el promotor para la variante sur de Meco, que forma parte del proyecto de autopista de peaje Madrid-Guadalajara, fuera de la cual no tiene entidad propia, la que menos efectos negativos tiene sobre el medio ambiente es la denominada solución 4, modificada de acuerdo con lo establecido en la presente Declaración, especialmente en la condición 1.

En consecuencia, tanto el Anteproyecto como el Proyecto de construcción que desarrollen la solución 4 modificada deberán observar las recomendaciones y medidas preventivas, protectoras y compensatorias contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en el documento justificativo del cumplimiento de la Directiva 92/43/CEE de la autopista de peaje Madrid-Eje del Ebro. Tramo: Madrid-Guadalajara, y deberán cumplir las siguientes condiciones:

### 1. Adecuación ambiental del trazado

El trazado de la solución 4 deberá modificarse en el trazado del Anteproyecto y posteriormente en el Proyecto de Construcción, de acuerdo con los siguientes criterios:

– Con objeto de minimizar la afección a las aves esteparias y demás especies de avifauna que han motivado la declaración de la ZEPA «Estepas Cerealistas de los ríos Jarama y Henares», en la parte de trazado de la R-2 que discurre por el interior de este espacio protegido, la rasante de la autopista se proyectará con un desmonte de poca altura.

– Con objeto de minimizar la afección territorial del proyecto sobre la ZEPA número 139 «Estepas Cerealistas de los ríos Jarama y Henares», desde el comienzo de la variante sur de Meco, punto kilométrico 23,800, hasta el límite de la ZEPA, en el cruce con la carretera M-121 de Alcalá de Henares a Meco (punto kilométrico 30,350), el trazado seguirá sensiblemente el de la solución 4, desplazándolo hacia el sur para que discurra en la menor longitud posible por el interior de la ZEPA, teniendo en cuenta la afección a las edificaciones e instalaciones existentes.

– Con objeto de disminuir la afección de la autopista sobre las áreas de campeo de las avutardas y sobre las áreas urbanizables de Meco, se desplazará la traza de la solución 4 hacia el sureste entre la carretera M-121 de Alcalá de Henares a Meco (punto kilométrico 30,350) y el área de descanso prevista (punto kilométrico 35,500, aproximadamente), hasta alcanzar una separación del orden de los 250 metros a la altura del cruce con la carretera M-116.

– Con objeto de minimizar la afección por ruido e intrusión visual a la urbanización ASFAIN, se ajustará el trazado entre el punto kilométrico 35,500 y el final del proyecto, de forma que se aleje lo más posible de dicha urbanización y discurra por el límite sur de la ZEPA, entre los términos municipales de Azuqueca de Henares y Meco. Después, se incorporará al trazado de las soluciones 3 y 4 en la zona de cruce de éstas sobre el canal del Henares, hasta su unión con la R-2 al final del proyecto.

– Con objeto de disminuir el impacto visual y paisajístico y la afección por ruido en todo el tramo de la variante sur de Meco, la rasante de la autopista se dispondrá cercana a la cota del terreno o en un desmonte de poca altura, para cuya determinación se tendrá en cuenta la afección al acuífero superficial. Se suprimirá el viaducto de gran longitud previsto en la solución 4 a su paso por el sur del núcleo urbano de Meco.

– El trazado de la autopista deberá evitar en lo posible la afección a las escasas manchas de vegetación que existen en la zona, entre ellas las choperas existentes en el término de Meco, a la altura del punto kilométrico 35,350 de la solución 2, y del punto kilométrico 36,900 de las soluciones 3 y 4, aproximadamente.

– Con objeto de disminuir la afección a la superficie de la ZEPA y al terreno agrícola de regadío de los términos de Meco y de Azuqueca de Henares, en todo el trazado de la variante sur de Meco la mediana de la autopista será la mínima prevista en la Instrucción de Carreteras. Norma 3.1-IC de trazado. Borrador de diciembre de 1996.

– Con objeto de minimizar la afección a las áreas de campeo y a las zonas de cría y «leks» de las avutardas, el posible enlace de conexión con Alcalá de Henares, que quedaría en el interior de la ZEPA, se situará preferentemente en las carreteras ubicadas más al este del trazado. La zona de ocupación del enlace (ramales, área de peaje, etc.) se situará, en la mayor medida posible, al sur de la autopista.

– Con objeto de disminuir la afección sobre la fauna, no se dispondrán vías de servicio de la autopista en la parte del trazado que discurre por el interior de la ZEPA.

– En la primera parte del trazado de la R-2 (Anteproyecto cuya Declaración de Impacto Ambiental fue formulada el 23 de febrero de 1995, y publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 7 de abril de 1995), éste y el de la alternativa de la M-50 este propuesta en la última documentación remitida por el promotor (proyecto sometido a Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental y cuya Declaración de Impacto Ambiental aún no ha sido formulada) discurren sensiblemente paralelas durante una longitud apreciable de sus recorridos.

– Para esta parte del trazado, al menos entre el cruce del río Jarama (punto kilométrico 10,100, aproximadamente) y el cruce con la carretera M-113 de Paracuellos del Jarama a Ajalvir (punto kilométrico 15,500, aproximadamente), se tendrá en cuenta lo siguiente:

Con objeto de minimizar la ocupación de suelo y todas las afecciones directas derivadas de ella, el efecto barrera y la fragmentación del territorio, los trazados de la R-2 y de la M-50 discurrirán en un tronco común.

Se realizará un estudio ambiental específico de la zona de cruce de la vía sobre el río Jarama, y de la ubicación y características del enlace de unión de ambas autopistas al sur de la mencionada carretera M-113.

### 2. Medidas relativas a la conservación de los espacios naturales protegidos

El trazado de la autopista R-2 atraviesa la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) número 139, denominada «Estepas Cerealistas de

los ríos Jarama y Henares», entre los puntos kilométricos 17,500 y 30,350, aproximadamente. Con el proyecto de la variante sur de Meco, objeto de esta Declaración de Impacto de Ambiental, se disminuye la afección a la ZEPA que implicaba el anterior proyecto de la R-2, que ya fue sometido a procedimiento de evaluación de impacto ambiental. A pesar de ello, el proyecto de la autopista R-2 Madrid-Guadalajara, con la solución propuesta para la Variante Sur de Meco incorporada, produce afecciones significativas sobre la ZEPA, por lo que, para que el proyecto pueda realizarse, deberá cumplirse lo establecido en el artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE, del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitat naturales y de la fauna y flora silvestres, y en el artículo 6 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 hábitat naturales y de la fauna y flora silvestres.

De acuerdo con lo establecido en la citada Directiva, el proyecto ha sido sometido a procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, en el que se han detectado los efectos negativos sobre la zona protegida. Asimismo, el promotor ha presentado un informe justificativo del interés público de primer orden por razones de índole social y económica de la construcción de varias carreteras de acceso a Madrid, entre ellas la R-2. También forma parte del expediente un documento explicativo de la ausencia de alternativas técnicamente viables que no afecten a la ZEPA número 139 y una propuesta de medidas compensatorias de los efectos de la carretera sobre la ZEPA, que, según el promotor, garantizan la viabilidad de los hábitat y especies que motivaron la inclusión de este espacio como zona protegida, para formar parte de la red Natura 2000.

Las medidas compensatorias propuestas serán remitidas a la Comunidad de Madrid, como Administración responsable de la gestión de la ZEPA, y deberán contar, previamente a la aprobación del proyecto, con el informe favorable del órgano correspondiente de la Comunidad de Madrid y, con el informe favorable y la conformidad de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, las que sean de su competencia.

Sin perjuicio de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias previstas en el Estudio de Impacto Ambiental, en el documento sobre el cumplimiento de la Directiva Hábitat 93/43/CEE, en la documentación complementaria requerida y en las condiciones de la presente Declaración, se cumplirá lo siguiente, referido tanto a la ZEPA número 139 como a la ampliación de la misma propuesta en las medidas compensatorias:

– No se abrirán caminos de acceso a obra en el interior de dichas zonas, utilizándose la propia traza de la autopista y los caminos existentes. El acceso a la traza a través de estos últimos se realizará siempre desde el sur de la misma.

– No se ubicarán instalaciones auxiliares de obra, parques de maquinaria, vertederos ni acopios de cualquier tipo en su interior.

– Sólo se autorizarán extracciones de préstamos en las zonas protegidas si éstos proceden de yacimientos en explotación autorizados, con plan de restauración aprobado.

– No se dispondrán en el tramo de autopista que discurre por el interior de la ZEPA vías de servicio, áreas de servicio ni áreas de descanso.

### 3. Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y de la vegetación

Además de lo especificado en la condición 2, antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con el objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. La zona acotada se limitará, siempre que sea posible, a la franja de ocupación de la explanación de la vía. 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.

Se recuperará la capa superior del 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 1,5 metros para 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 mediante siembra, riego y abonado periódico. En el proyecto constructivo se definirán las zonas de taludes que se restaurarán con tierra vegetal.

Las instalaciones auxiliares, tales como parque de maquinaria, almacén de materiales, las instalaciones provisionales de obra y la planta de aglomerado asfáltico, se situarán en zonas donde los suelos no tengan especial valor. En concreto, se evitará su ubicación en el interior de la ZEPA número 139 y en la ampliación propuesta en las medidas compensatorias, en las vegas fluviales, zonas de cultivos, superficies arboladas, cauces de ríos y arroyos, y áreas con vegetación de ribera.

### 4. Medidas sobre la protección del sistema hidrológico y el impacto sobre las aguas

4.1 Con objeto de no impactar significativamente sobre las características de la hidrología superficial formada por los arroyos de Valdemediano, de la Cuba y de Las Monjas, no se localizarán canteras ni préstamos, ni se verterán materiales, ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que directamente o por escorrentía se afecte a dichos arroyos. También se evitará la canalización y la modificación de los cursos naturales de agua.

Asimismo, en el paso de los arroyos, además de garantizar la evacuación de caudales y el paso de los sólidos de arrastre, se respetará su permeabilidad por la fauna asociada a riberas, colocando los estribos al menos a 5 metros a cada lado del cauce.

Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones 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 de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre arroyos y barrancos. Si no se sobrepasa el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos, el agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos; si el agua no cumple estos requisitos, deberá ser tratada por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

El área de descanso prevista en el Anteproyecto en el punto kilométrico 35,000 dispondrá, si las instalaciones de la misma así lo hacen necesario, de un sistema de depuración de efluentes.

4.2 En ningún caso los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión procedentes de las instalaciones durante la fase de construcción se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

4.3 Teniendo en cuenta que en el capítulo 3.1.5.2, Hidrología de detalle, del Estudio de Impacto Ambiental se indica que en las terrazas intermedias de la zona de Meco el nivel freático se sitúa a unos 6 metros de profundidad, y que en las terrazas inferiores, en los pozos en ellas perforados, se encuentra el agua a unos 3 metros de profundidad y que en algunas zonas deprimidas, cerca del arroyo de Las Monjas, llegan a aflorar manantiales, se procederá a:

4.3.1 No depositar materiales en ese área ni realizar vertidos de ningún tipo.

4.3.2 Estudiar las medidas pertinentes para no afectar significativamente a los recursos hídricos subterráneos a causa de las excavaciones necesarias para situar la traza de la autovía.

4.3.3 Proyectar y ejecutar las obras necesarias para que las aguas de lluvia no se vean desviadas de su actual paso por las zonas de recarga.

### 5. Medidas de protección de la fauna

El Estudio de Impacto Ambiental indica en el capítulo 3.2.2, Fauna, la existencia de rapaces, como aguilucho pálido y aguilucho cenizo, y, sobre todo, la presencia en las estepas cerealistas de especies como la avutarda, sisón, ortega y cernícalo primilla, lo que ha motivado la declaración de la ZEPA número 139. Con objeto de proteger las áreas de campo, zonas de cría y «leks» de dichas especies, entre los puntos kilométricos 23,800 y 30,350, aproximadamente, en el espacio que ocupa la traza dentro de la ZEPA, se evitarán los trabajos de obra que puedan suponer molestias durante la época de nidificación y cría de las especies mencionadas, desde primeros de marzo hasta primeros de julio.

Asimismo, con objeto de minimizar el efecto barrera y el riesgo de atropello de la fauna, se llevará a cabo un estudio sobre sus pasos naturales a lo largo del trazado de la autopista, y se proyectarán, presupuestarán y ejecutarán los pasos artificiales para vertebrados que sean necesarios para facilitar el tránsito de la fauna. Todo ello, se realizará en consulta con el órgano competente de la Comunidad de Madrid.

### 6. Medidas para la prevención del ruido en áreas habitadas

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación, especialmente en el entorno de la prisión militar de Meco, de la urbanización «Asfain» y en las viviendas diseminadas próximas a la traza. El citado estudio determinará la necesidad de desarrollar las medidas de protección acústica propuestas por el Estudio de Impacto Ambiental y, en su caso, las características de dichas medidas.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la autopista serán los siguientes, medidos a dos metros de las fachadas, y para cualquier altura de las edificaciones:

Zonas residenciales:

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

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

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

Zonas hospitalarias:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 55 dB (A).  
Leq (23 horas-7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

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

Zonas de interés faunístico:

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

Se entenderá como zona de interés faunístico la zona de ZEPA comprendida entre el punto kilométrico 23,800 y el punto kilométrico 30,400, aproximadamente.

En el caso de adoptarse medidas de protección acústica, éstas deberán estar detalladas y valoradas, especificando en cada caso la disminución de la inmisión acústica prevista. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del Acta de Recepción de la obra.

En la zona de interés faunístico se desarrollará una campaña de mediciones de manera que permita diseñar un mapa de isófonas, en ambos márgenes de la autopista, que permita decidir sobre la necesidad de implementar medidas correctoras adicionales.

De los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental se inferirá, en sus caso, la necesidad de revisión de las medidas mitigadoras realizadas.

#### 7. Medidas de protección del Patrimonio Histórico y Arqueológico

El Estudio de Impacto Ambiental, en su capítulo 4.5.2, Yacimientos Arqueológicos y Paleontológicos, manifiesta que todas las soluciones discurren durante un tramo de unos 3.000 metros por una zona de alto potencial arqueológico situada en los términos municipales de Camarma de Esteruelas y Alcalá de Henares; en vista de ello, se realizará, en coordinación con el órgano competente de la Comunidad Autónoma de Madrid, antes del comienzo de los trabajos de obra, una prospección arqueológica de la franja de ocupación de la autopista y de las superficies destinadas a acoger préstamos, posibles vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a obra.

En todo caso, con el resultado de dicha prospección, el anteproyecto y posteriormente el proyecto de construcción incorporarán un programa de protección del patrimonio arqueológico compatible con el plan de obra, en consulta con los referidos órganos competentes de la Comunidad Autónoma.

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

Se redactará un proyecto de medidas contra la erosión, de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, de acuerdo con lo propuesto en el capítulo 5, Plan de Medidas Protectoras y Correctoras, del Estudio de Impacto Ambiental. El citado proyecto deberá dedicar especial atención a la ejecución de los desmontes y terraplenes. También incluirá las medidas para la protección de los cauces de los cursos de agua, especialmente de los arroyos de Valdemediano, la Cuba y de Las Monjas, la revegetación de taludes en desmontes y terraplenes, la delimitación y recuperación de los terrenos a utilizar para situar escombreras y vertederos, para tránsito de maquinaria, para almacén de materiales, para plantas de hormigonado, asfaltado y parque de maquinaria y la localización y forma de explotación de las canteras, graveras y zonas de préstamo, indicando los volúmenes a extraer en cada caso.

Además se tendrán en cuenta las siguientes medidas:

– Se utilizarán, como zonas de préstamos para extracciones de áridos canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

– Los vertederos permanentes y temporales de tierras procedentes de la excavación se situarán en zonas de mínima afección ecológica y paisajística y de poco interés natural, utilizándose preferentemente las de actividades extractivas abandonadas. En ningún caso se utilizarán zonas cercanas a los cursos de agua.

– Una vez definida la ubicación y dimensiones de los vertederos permanentes, se realizará un proyecto de restauración, con objeto de no alterar las características naturales del terreno, o mejorarlas en las zonas de extracción donde éstas hubieran sido ya transformadas. Los trabajos de adecuación morfológica, revegetación y reforestación de estas zonas, que formarán parte del proyecto de restauración, serán incluidas y presupuestadas en el proyecto de construcción.

– La zonas de vertederos permanentes donde se acopien más de 50.000 metros cúbicos vendrán definidas completamente en el proyecto constructivo. Su ubicación y características figurarán en todos los documentos del proyecto y tendrán carácter contractual.

– Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén serán preferentemente, y 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.

– Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza. Una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo los que tengan una utilidad permanente, que, a estos efectos, tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

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

Se redactará un programa de vigilancia para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el condicionado de esta Declaración.

En el programa se detallará el seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental por la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, como responsable de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de sus costes, dispondrá de un Director Ambiental de Obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras prevista en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental, y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el grado de cumplimiento de la presente Declaración. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del Proyecto dispondrá en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

- Comunicación del Acta de Comprobación del Replanteo.
- Antes de la emisión del Acta de Recepción de las obras:

– Informe sobre las medidas de protección y conservación de los suelos y de la vegetación realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 3.

– Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico y de corrección del impacto sobre las aguas realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.

– Informe sobre las medidas de protección de la fauna realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 5.

– Informe sobre las medidas de prevención del ruido en áreas habitadas realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 6.

– Informe sobre la prospección arqueológica y medidas de protección realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 7.

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

c) Anualmente y durante un plazo de tres años a partir de la emisión del Acta de Recepción de las obras:

– Informe visado por el órgano competente en materia de conservación de la naturaleza de la Comunidad Autónoma de Madrid sobre las eventuales afecciones a las aves nidificantes tanto rapaces como esteparias, a que se refiere la condición 5, y un informe sobre las medidas de protección de la fauna realizadas, para lo cual, se establecerá un programa de seguimiento que permita comprobar el funcionamiento de las mismas.

– Informe sobre los niveles sonoros alcanzados en los lugares y períodos a que se refiere la condición 6, y medidas correctoras complementarias en el caso de que los impactos reales sobrepasen lo previsto.

– Informe sobre el estado, evolución y eficacia de las medidas adoptadas para la recuperación, restauración e integración de la obra y para la defensa contra la erosión, a que se refiere la condición 8.

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

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente Declaración 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 definitiva del proyecto de construcción un escrito certificando la incorporación al mismo y la inclusión en la documentación de contratación de las obras de los documentos y prescripciones adicionales que esta Declaración de Impacto Ambiental establece, así como los siguientes informes y proyectos:

– Proyecto de modificación del trazado, en planta y en alzado, a que se refiere la condición 1.

– Proyecto de tratamiento de las aguas residuales, de acuerdo con lo establecido en la condición 4.1, así como el programa de seguimiento analítico de las aguas previsto.

– Proyecto de tratamiento para los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción, de acuerdo con lo establecido en la condición 4.2.

– Proyecto de las medidas adoptadas para no afectar a los recursos hídricos subterráneos a causa de las excavaciones necesarias para situar la traza de la autopista, a que se refiere la condición 4.3.2.

– Proyecto de las medidas necesarias para que las aguas de lluvia no se vean desviadas de la zona de recarga, a que se refiere la condición 4.3.3.

– Proyecto de los pasos de fauna a que se refiere la condición 5.

– Proyecto de medidas de prevención del ruido en áreas urbanizadas, a que se refiere la condición 6.

– Programa de protección del patrimonio arqueológico compatible con el plan de obra, a que se refiere la condición 7.

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

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

#### 11. Definición contractual de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas preventivas y correctoras, contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental y en las condiciones de esta Declaración, figurarán en la Memoria, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del Plan de Vigilancia Ambiental.

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

Madrid, 30 de julio de 1999.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

## ANEXO I

### Consultas previas sobre el Impacto Ambiental del Proyecto

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza .....	—
Confederación Hidrográfica del Tajo .....	X
CEDEX .....	—
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha .....	—
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Madrid .....	X
Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid .....	X
Dirección de Relaciones Institucionales de la Asamblea de Madrid .....	—
Dirección General de Cultura de la Junta de Castilla-La Mancha .....	X
Dirección General de Medio Ambiente Natural de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha .....	X
Dirección General del Suelo. Consejería de Política Territorial de la Comunidad de Madrid .....	—
Presidencia de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha .....	—
Presidencia de la Comunidad de Madrid .....	—
Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional de la Comunidad de Madrid .....	X
Dirección General de Agricultura y Alimentación. Consejería de Economía y Empleo de la Comunidad de Madrid .....	X
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Educación y Cultura de la Comunidad de Madrid .....	X
Consejo Superior de Investigaciones Científicas .....	X
Instituto Tecnológico Geominero de España .....	—
Cátedra de Ingeniería Ambiental. ETS de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid .....	—
Cátedra de Planeamiento Urbanístico. ETS de Arquitectura de Madrid .....	—
Centro de Investigación de Espacios Naturales Protegidos. Soto del Real. (Madrid) .....	—
Cátedra de Ecología. Facultad de Ciencias Biológicas. Universidad Autónoma de Madrid .....	X
Departamento de Geografía. Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid .....	—
Asociación Castellano-Manchega de Defensa del Patrimonio Natural (ACMADEN) .....	—
Asociación Naturalista para la Defensa de Castilla-La Mancha (ADECAM) .....	—
Asociación Ecologista «El Soto». Madrid .....	—
COMADEN (Coordinadora Madrileña de Defensa de la Naturaleza) .....	X
Fondo del Patrimonio Natural Europeo .....	—
La Casa Verde .....	—
RETAMA .....	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental. CODA .....	—
AEDENAT .....	X
FAT .....	—
ADENA .....	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO) .....	X
GREENPEACE .....	—
Ayuntamiento de Alcalá de Henares .....	X
Ayuntamiento de Camarma de Esteruelas .....	—
Ayuntamiento de Meco .....	X
Ayuntamiento de Azuqueca de Henares .....	X
Ayuntamiento de Villanueva de La Torre .....	X
Ayuntamiento de Alovera .....	X
Ayuntamiento de Quer .....	—
Centro de Investigaciones Ambientales de la Comunidad de Madrid .....	X
Entidad Mercantil CIUDAD 2000 .....	X
Comunidad de Regantes del Canal del Henares .....	X

El contenido ambiental significativo de las respuestas recibidas es el siguiente:

– La Confederación Hidrográfica del Tajo considera que el proyecto deberá estudiar con detalle los cruces de la vía con los cauces naturales, manteniendo las características de éstos, su restauración en una longitud que supere la de influencia de las obras, y evitar la afección a los cauces que discurran paralelos a la carretera.

– La Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid considera que las tres alternativas que presenta el anteproyecto invaden la ZEPA en mayor o menor grado.

Señala que cualquier trazado de la autopista de peaje que atravessara el territorio al sur de Meco comprometería gravemente el desarrollo urbano previsto al sur de éste, al provocar su seccionamiento y limitar su conexión a la línea ferroviaria y estación de cercanías. Asimismo, se afectaría seriamente la preservación del espacio de la ZEPA situado al norte.

Presenta un viario alternativo que, partiendo del trazado del Ministerio de Fomento para la M-50 en su cruce con la M-100, se prolonga en dirección Nordeste abrazando y dando límite norte a los desarrollos de Alcalá de Henares para luego circunvalar el núcleo urbano de Meco ciñéndose también a su periferia norte. Dicha alternativa reduce la afección a la ZEPA con respecto al primitivo trazado de la R-2 en unas 1.400 Ha y con respecto a la alternativa sur del proyecto nuevo en unas 660 hectáreas.

– La Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha señala que la traza afectará a las siguientes vías pecuarias: Colada «Vereda de la Cañada Galiana» y «Nueva Cañada Galiana» en el término municipal de Villanueva de la Torre; Colada «Nueva Cañada Galiana» entre los términos municipales de Alovera y Quer, así como a tres descansaderos que se ubican en esta última. Además, por el término municipal de Cabanillas del Campo discurre la «Vereda Galiana», y por el de Guadalajara-Marchamalo esta misma y la «Vereda del Arroyo de San Roque», así como la «Vereda de Fontanar» y la «Vereda del Camino Viejo».

Asimismo, indica las condiciones que deberán tener las obras de fábrica que se ejecuten para los pasos transversales de cruce de esas vías pecuarias.

– La Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional de la Comunidad de Madrid señala que las tres alternativas del proyecto atraviesan una amplia zona de la ZEPA denominada «Estepas Cerealistas de los ríos Jarama y Henares», donde se encuentran bandos integrados de avutardas, por lo que los efectos producidos por la construcción de la carretera podrían ser significativos en razón de las alteraciones ocasionadas sobre el comportamiento de estas especies y su ciclo vital.

Considera que la menos perjudicial es la alternativa más al sur, siguiéndole la central y que la más perjudicial sería la situada más al norte.

– La Dirección General de Agricultura y Alimentación de la Consejería de Economía y Empleo de la Comunidad de Madrid realiza una serie de sugerencias a tener en cuenta sobre la vegetación natural, pérdida de cultivos, efecto barrera en los elementos móviles del ecosistema (tránsito ganadero y valor cinegético), afección a los acuíferos, y revegetación de taludes. Pide que se cause el mínimo daño a los suelos productivos, que se respete el acceso a las fincas colindantes y que se efectúen las obras en épocas en que no se interrumpan las labores agrícolas.

– La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Comunidad de Madrid manifiesta que el proyecto no afecta a Bienes de Interés Cultural con categoría de Monumento o Conjunto Histórico u otros elementos que pudieran asimilarse a los mismos.

– La Cátedra de Ecología de la Facultad de Ciencias Biológicas de la Universidad Autónoma de Madrid considera que, desde el punto de vista de las afecciones a la ZEPA, la alternativa más idónea para la variante de Meco es la que discurre más próxima a la actual N-II, ya que la afecta en menor medida que las otras dos. Además, según señala, parece ser la que mejor satisface las condiciones de la Declaración de Impacto Ambiental.

Indica que el Estudio de Impacto Ambiental deberá integrar la identificación y evaluación de los previsible efectos de las distintas alternativas, tanto en su fase de construcción como de funcionamiento, sobre los arroyos y canales atravesados, así como sobre el sistema de drenaje de la zona, los flujos de las aguas subterráneas y su calidad, los niveles sonoros en la proximidad de los núcleos de población, las características paisajísticas del entorno, las servidumbres actualmente existentes y los usos del suelo, en especial los agrícolas.

– Las Asociaciones Ecologistas COMADEN y AEDENAT consideran que el proyecto es innecesario y altamente impactante desde un punto de vista ambiental, social y económico. Indican que ninguna de las alternativas evita o minimiza la afección a la ZEPA, por lo que aconsejan el abandono del proyecto. En todo caso manifiestan la necesidad de poner especial

atención a la hora de realizar el Estudio de Impacto Ambiental en las siguientes cuestiones:

Afección a las poblaciones de aves de la ZEPA.

Minimización del ruido, en especial al atravesar zonas de interés natural y en las proximidades de los núcleos de Meco y Azuqueca de Henares.

Minimizar el importantísimo efecto barrera, tanto para las personas como para la fauna.

Análisis del impacto global de estas obras y de otras, como el tren de alta velocidad Madrid-Barcelona.

Evaluación estratégica de Impacto Ambiental, sumando el impacto que tendría la construcción de la R-2, y la construcción de la M-50, R-3, R-4, R-5, M-45 y el AVE Madrid-Barcelona.

– La Sociedad Española de Ornitología (SEO) señala que se deben desestimar las alternativas propuestas hasta ahora por el Ministerio de Fomento. Adjunta un amplio informe sobre las consecuencias del trazado de la autopista sobre las «Estepas Cerealistas de los ríos Jarama y Henares» y «Estepas Cerealistas de la Campiña», y propone una solución alternativa que discurre al sur de la actual N-II y al norte de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza, partiendo de la M-50 a su paso por Mejorada del Campo y pudiendo tener una entrada desde la autopista radial de peaje R-3 Madrid-Valencia.

El Ayuntamiento de Alcalá de Henares manifiesta la voluntad de este Ayuntamiento de establecer un enlace entre la proyectada autopista R-2 y algunas de las carreteras que discurren por su término municipal (M-50, M-100, M-121 y M-119).

– El Ayuntamiento de Meco indica en sus escritos su disconformidad con las alternativas presentadas. Considera que la variante sur afecta muy negativamente al medio, ya que atraviesa parte de la superficie agrícola de regadío y suelo no urbanizable especialmente protegido por su interés agropecuario. El trazado divide el término municipal de Meco en dos zonas que histórica y físicamente han estado vinculadas, como son el casco antiguo y la estación de ferrocarril. El trazado de dicha variante colapsaría totalmente el crecimiento urbanístico de Meco, rompiendo las expectativas actuales y futuras, ya que es la única vía posible de expansión, al estar rodeado el municipio por la ZEPA en el resto del contorno del mismo.

– El Ayuntamiento de Azuqueca de Henares señala una serie de recomendaciones sobre las afecciones producidas por la construcción del proyecto y sugiere que, si se realiza una variante del trazado de la R-2 al sur de Meco, dicha variante tenga la mínima longitud posible hasta conectar con la solución inicial de la R-2, descartando la alternativa que atraviesa al término municipal de Azuqueca.

– El Ayuntamiento de Villanueva de la Torre indica que la denominada Variante de la R-2 y la propia R-2 están trazadas a 325 metros, aproximadamente del suelo urbanizable residencial que está en proceso de desarrollo, con la denominación de Sector-6 de las normas subsidiarias de planeamiento, por lo que el Ayuntamiento considera más conveniente cualquier trazado que discurra más hacia el Sureste de esa zona.

– El Ayuntamiento de Alovera manifiesta que el trazado propuesto a través de su municipio limita sus posibilidades de crecimiento y desarrollo. Las zonas que atraviesa son marcadamente agrícolas y de ellas depende la economía de muchos ciudadanos.

Además de lo anterior, el trazado de la autopista coincide con los depósitos de abastecimiento de agua del municipio, siendo imposible su traslado por motivos de presión, y con unos terrenos de propiedad municipal donde se piensa instalar el nuevo cementerio.

– El Centro de Investigaciones Ambientales de la Comunidad de Madrid indica la importancia de la ZEPA número 139 (Estepas Cerealistas de los ríos Jarama y Henares) por sus destacados valores ecológicos. Considera que deben adoptarse diversas medidas correctoras, tales como la protección de la red hidrográfica, tanto de los cauces principales como secundarios; aplicación del artículo 6.4 de la Directiva de Hábitat 92/43/CEE; evitar la ubicación de estaciones de servicio, áreas de descanso y salidas en esta zona, y adoptar medidas para evitar el impacto visual, paisajístico y acústico en torno a los municipios próximos al trazado de la autopista.

– La Entidad Mercantil CIUDAD 2000 señala la afección a una finca de su propiedad ubicada en el término municipal de Meco. Indica los perjuicios que la ejecución de la variante sur de Meco puede producir en su propiedad, por lo que considera razonable retornar al trazado originario.

– La Comunidad de Regantes del Canal del Henares manifiesta que ninguna de las tres alternativas presentadas en la Memoria-resumen es aceptable, ya que afectan a una amplia zona de la vega regada por dicho Canal. Estima que el proyecto se debe modificar en el sentido de no cruzar el Canal del Henares.

**ANEXO II****Descripción del Anteproyecto y sus alternativas**

El objeto del Anteproyecto es la definición de posibles soluciones para la construcción de una variante al sur de Meco del trazado inicialmente previsto para el tramo Madrid-Guadalajara de la autopista de peaje Madrid-Eje del Ebro (solución norte de la R-2).

En el Anteproyecto se analizan cuatro soluciones de trazado en planta llamadas solución 1, solución 2, solución 3 y solución 4. Además, se contemplan dos soluciones denominadas solución 3-1 y solución 4-1, con la misma planta que las soluciones 3 y 4, respectivamente, pero con diferente rasante en algunos tramos. La longitud de las diversas soluciones es similar a los 16.550 metros de la solución norte R-2 y oscila entre los 16.497 metros de la solución 1 y los 17.120 metros de la solución 4.

**Solución 1:**

Es similar a la solución norte hasta el punto de cruce del arroyo Camarmilla. A partir de dicho punto, el trazado prosigue por la llanura del Henares, con la rasante coincidiendo prácticamente con la superficie del terreno. Tras atravesar el fondo del valle arcillo-limoso de Las Monjas, la traza abandona las terrazas inferiores del Henares y asciende sobre los materiales limosos del Mioceno, finalizando tras alcanzar el valle del arroyo de Las Manchas y la carretera de Quer, donde coincide de nuevo con la solución norte.

**Solución 2:**

Atraviesa el aluvial del arroyo de Las Monjas en el mismo punto de la solución 1 y se desvía hacia el noreste continuando en terraplén sobre las terrazas inferiores y posteriormente ascendiendo sobre los limos del Mioceno. Incluye un viaducto de 220 metros para cruzar el canal del Henares. A partir del punto kilométrico 38,000, aproximadamente, se alcanza la zona de las terrazas superiores, que se atraviesa mediante una sucesión de desmontes y terraplenes a media ladera, hasta enlazar con la solución 1 antes del cruce del arroyo de Las Manchas.

**Solución 3:**

Se sitúa entre la solución 1 y la solución 2, discurriendo sobre las terrazas inferiores del Henares. Presenta una estructura singular (viaducto de 1.600 metros de longitud), que salva tres futuros viales a construir al sur de Meco y el arroyo de Las Monjas. A continuación, el trazado inicia la ascensión sobre las terrazas y a partir del punto kilométrico 40,500 pasa a coincidir con las soluciones anteriores.

**Solución 3-1:**

Es idéntica en planta a la solución 3, diferenciándose de ésta en que a partir del punto kilométrico 31,000, aproximadamente, la rasante se deprime produciendo un desmonte del terreno de 16 metros. Entre los puntos kilométricos 33,050 y 33,350 se ha previsto un falso túnel para el paso bajo del arroyo de Las Monjas. Una vez salvado éste, el trazado comienza a ascender en desmonte, similar al de la entrada, hasta alcanzar el terreno natural en el punto kilométrico 34,010. A partir de aquí coincide con la solución 3.

**Solución 4:**

Es la alternativa más al sur de todas las planteadas. Se proyecta en el punto kilométrico 31,700 una gran estructura de 1.900 metros de longitud para el paso de tres futuros viales de la población de Meco y del arroyo de Las Monjas, de modo similar a la solución 3. El trazado continúa apoyándose sobre las terrazas del Henares y a la altura del punto kilométrico 35,000 pasa a coincidir con la solución 3.

**Solución 4-1:**

Es idéntica a la solución 4 en planta. La diferencia entre ambas radica en la modificación de la rasante, que se deprime para atravesar el arroyo de Las Monjas en falso túnel en lugar de en viaducto. A partir del punto kilométrico 33,650 la rasante asciende en desmonte hasta alcanzar la superficie del terreno, coincidiendo luego con la solución 4.

**ANEXO III****Resumen del estudio de Impacto Ambiental***Contenido*

El Estudio de Impacto Ambiental realiza una breve descripción de las soluciones propuestas. Enumera las características comunes a todas

ellas, tales como la sección tipo y la localización de los posibles préstamos y vertederos. Asimismo, se resumen las características particulares para cada solución, tales como los desmontes y terraplenes singulares y las estructuras.

El inventario ambiental del medio físico incluye los siguientes apartados: La hidrología, la vegetación actual, que es principalmente agrícola, con cultivos de secano y de regadío, sotos y riberas del río Henares y del arroyo de la Vega; la fauna, con importancia en las zonas de cultivo (aguilucho cenizo y aguilucho pálido), y sobre todo las estepas cerealistas (avutarda, aguilucho pálido, aguilucho cenizo, aísón, ortega y cernícalo primilla); los espacios naturales de interés tales como la ZEPA número 139 «Estepas Cerealistas de los ríos Jarama y Henares» y la ZEPA «Estepas cerealistas de la Campiña».

El inventario del medio socio-económico describe los usos del suelo, los yacimientos arqueológicos, las vías pecuarias y el planeamiento territorial.

El Estudio realiza una identificación y valoración de los impactos producidos por la construcción y funcionamiento de la nueva infraestructura, considerando la relación de factores ambientales que pueden verse afectados, y el conjunto de las acciones de proyecto susceptibles de provocar un efecto sobre los mismos. Las principales alteraciones son:

*Geología*

Aumento en el riesgo de inestabilidad, menor para las soluciones 1 y 2. Las soluciones 3.1 y 4.1 presentan grandes problemas de desmontes en el acceso al falso túnel bajo el arroyo de Las Monjas.

*Edafología*

Los mejores suelos para el cultivo se encuentran al sur del canal del Henares. La solución 1 les afecta en una longitud de 1.700 metros, la solución 2 en 4.700 metros, y las soluciones 3 y 4 en 5.800 metros.

*Geomorfología y Orografía*

Alteraciones del relieve actual debidas a los movimientos de tierra, que son menores en la solución 2.

*Hidrología subterránea*

Alteraciones en el régimen de las aguas subterráneas. Afección moderada en general, salvo en las soluciones 3.1 y 4.1, que interrumpen el flujo interior de las aguas en las terrazas del Henares, afectando a la recarga del acuífero.

*Vegetación*

El impacto producido sobre la vegetación singular se considera moderado, siendo menor en la solución 1.

*Fauna*

Considera severo el impacto producido por la destrucción de hábitat, aunque menor que el producido por la R-2 (solución norte). Entre las soluciones presentadas en el Anteproyecto, señala la 3 y la 4 como las menos impactantes.

*Contaminación acústica*

Se indica que no es necesario el uso de explosivos.

En las proximidades de las soluciones 1 y 2 no existen núcleos habitados ni viviendas.

Las soluciones 3 y 4 discurren a 150 metros de la urbanización ASFAIN, en Azuqueca de Henares.

Efectos sobre los usos del suelo:

Ocupación de la décima parte de la superficie de los cultivos en la solución 1, una cuarta parte en la 2 y una tercera parte en las 3 y 4.

Efectos sobre los planes de ordenación urbana:

Proximidad de la solución 1, en Villanueva de la Torre, a suelo urbanizable residencial en proceso de desarrollo.

Afección de la solución 3, en Azuqueca de Henares, a un suelo actualmente no urbanizable, pero considerado de interés para el desarrollo urbano en el nuevo Plan General.

Limitación de las posibilidades de crecimiento en el municipio de Meco, debido a las soluciones 1, 2 y 3.

Yacimientos arqueológicos y paleontológicos:

Todas las soluciones discurren durante un tramo de unos 3.000 metros por una zona de alto potencial arqueológico en los términos de Camarma de Esteruelas y Alcalá de Henares.

Modificación de la calidad del paisaje debido al trazado:

La zona afectada tiene un carácter agrario y antropizado, careciendo de singularidad y valor en su entorno. La modificación en la calidad del paisaje sería de importancia moderada en las soluciones 1 y 2, y de mayor importancia en las demás soluciones.

Como resumen de la valoración de impactos, el Estudio indica que la solución 2 es la más favorable desde el punto de vista ambiental, puesto que tiene una menor longitud de trazado comprendido dentro de la ZEPA número 139 que la solución norte de la R-2 y que la solución 1. También se aleja en mayor medida que las soluciones 3, 3.1, 4 y 4.1 de los núcleos habitados, ajustándose más al terreno, y tiene una mayor compensación de tierras. Las soluciones norte y 1 afectan en mayor medida a la ZEPA número 139, sin presentar significativas ventajas medioambientales de otra índole. Las soluciones 3 y 4 son las que tienen una menor longitud de trazado en el interior de la ZEPA, pero ocupan terrenos de regadío y se sitúan muy cerca de algunas urbanizaciones. En los casos de las soluciones 3.1 y 4.1 se produce, además, la rotura de la continuidad de los caudales hidrogeológicos del acuífero de las terrazas del Henares, con el consiguiente efecto aguas abajo.

El Estudio de Impacto Ambiental contiene un Plan de Medidas Protectoras, entre las que se encuentran el jalonado temporal del tramo que discurre por la ZEPA y por los terrenos del regadío, medidas protectoras sobre aguas y suelos, sobre la vegetación, la fauna y sobre el patrimonio cultural. En cuanto a las medidas correctoras, señala la adecuación topográfica y geomorfológica, las plantaciones y siembras, las medidas de control del ruido y la reposición de servicios y caminos afectados.

El Estudio incluye un Plan de Vigilancia Ambiental, cuyo objetivo principal es definir un conjunto de medidas que garanticen el cumplimiento de las indicaciones y medidas correctoras antes propuestas. Asimismo, contiene planos de usos del suelo y de los elementos ambientales más significativos.

#### ANEXO IV

##### Resumen de la información pública del Estudio de Impacto Ambiental

Alegantes:

Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento.

Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha.

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

Dirección General de Carreteras, Obras Hidráulicas y Transportes de la Comunidad de Castilla-La Mancha.

Ayuntamiento de Azuqueca de Henares.

Ayuntamiento de Alovera.

Ayuntamiento de Quer.

Ayuntamiento de Villanueva de la Torre.

Ayuntamiento de Meco.

Ayuntamiento de Alcalá de Henares.

Diputación Provincial de Guadalajara.

Grupo Parlamentario Socialista en el Senado.

Comunidad de Regantes del Canal del Henares.

Don Luis Alfonso de Herrera Oria, en representación de «Ciudad 2000, Sociedad Anónima».

Don Francisco Javier y don Santiago Azañón Bermejo.

Don Ricardo Pérez Sanz.

Don Wenceslao García Yubero y 480 afectados más.

Don Eduardo Orozco Bayo.

Don Lubomir Nikolov Hristov y 1.127 personas más.

El Ayuntamiento de Azuqueca de Henares.

Los aspectos medioambientales más significativos de las alegaciones son los siguientes:

– La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento señala que tanto la alternativa propuesta como el resto de las contempladas en el Anteproyecto no producen ninguna interferencia con las líneas ferroviarias actualmente en

explotación que, no obstante, en estas fechas se está realizando el «Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Valencia», habiéndose seleccionado varios corredores, en alguno de los cuales podría plantearse una interferencia entre las dos infraestructuras.

Considera necesario que la Dirección General de Carreteras y la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias intercambien información sobre el desarrollo de ambos proyectos con objeto de evitar posibles interferencias.

– La Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha realiza un análisis del Anteproyecto desde los puntos de vista ambiental, urbanístico y económico planteados en el propio estudio, considerando comprobado y demostrado que la solución 2 es manifiestamente mejor que la 3 desde prácticamente todos los criterios desarrollados.

– La Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid indica que el desarrollo urbanístico de Meco se articula como una prolongación del núcleo urbano, buscando la conexión y accesibilidad a la estación de ferrocarril. Las alternativas que presenta el anteproyecto al trazado original de la autopista de peaje R-2 seccionan en mayor o menor medida los desarrollos urbanos previstos al sur del municipio de Meco.

– Considera que los diseños en viaducto, contemplados en algunas de las alternativas que ofrece el anteproyecto, son absolutamente incompatibles con el crecimiento sur de Meco, debido a los fenómenos de degradación ambiental que provoca la presencia de esas estructuras insertas o en contacto con cualquier desarrollo urbano.

Señala que la alternativa 4.1 que se contempla en el anteproyecto coincide en su trazado con soluciones estudiadas conjuntamente por la Demarcación de Carreteras del Ministerio de Fomento y la Dirección General de Urbanismo y Planificación de la Comunidad de Madrid. Ésta plantea una alternativa de trazado no incluida en el anteproyecto, denominada solución 5, que discurriría limitando por el norte los desarrollos industriales existentes y separándolos de los nuevos desarrollos residenciales previstos y que, en cualquier caso, debería resolver el enlace de la estación de ferrocarril con esos desarrollos, solución que desde todos los puntos de vista parecería la más idónea, si no se atiende a otros condicionantes.

– Dirección General de Carreteras, Obras Hidráulicas y Transportes de la Comunidad de Castilla-La Mancha realiza un análisis crítico de las alternativas, indicando que la selección de éstas se basa única y exclusivamente en la menor afección a la ZEPA. Considera que, si se hubiesen tenido en cuenta todos los aspectos analizados, la opción más favorable sería la alternativa 1, que tiene en contra una mayor longitud de recorrido dentro de la referida ZEPA, pero en todo caso discurre por una zona marginal de la misma.

Manifiesta que la alternativa 3 propuesta, así como las 4, 3.1 y 4.1, presentan graves afecciones a todo el corredor del Henares, limitando gravemente su expansión, afectando a viviendas existentes, terrenos de alto valor agrícola, expansión de suelo urbano y residencial, etc., y que por lo tanto son inadmisibles.

Solicita la inclusión en el proyecto de trazado definitivo de un enlace de conexión ubicado en un punto adecuado entre el límite de la región y Guadalajara que dé conexión a todo el corredor del Henares, que presenta un importante potencial económico, mejorando la accesibilidad de los municipios de Azuqueca de Henares, Villanueva de la Torre, Alovera, Quer y, en alguna medida, de Cabanillas, Marchamalo y la propia Guadalajara.

El Ayuntamiento de Azuqueca de Henares manifiesta lo siguiente:

Ninguna de las modificaciones de trazado contenidas en el Anteproyecto como variante sur de Meco cumplen las condiciones impuestas por la Declaración de Impacto Ambiental de 23 de febrero de 1995.

La propuesta de la solución 3 no presenta ventajas desde ninguno de los aspectos estudiados, por lo que se juzga totalmente subjetiva su elección.

La incidencia socio-económica de la solución 3 sería severa, cuando no crítica, y desde luego, irreversible. El planeamiento general de Azuqueca, en la actualidad en revisión y a punto de su aprobación definitiva, sitúa el borde norte de su suelo urbanizable a escasos 100 metros del trazado, que ahora se pretende aprobar para la autopista.

Azuqueca de Henares obtiene el suministro de agua potable a través de las conducciones de la Mancomunidad de Aguas del Sorbe, de la que forma parte. Por razones orográficas, los cuatro depósitos reguladores están situados al norte del término municipal y próximos a los términos de Villanueva de la Torre y Meco, en las proximidades del canal. De llevarse a cabo cualquiera de las soluciones 2 ó 3, representarían una dificultad añadida a la hora de acometer cualquier desdoblamiento de las actuales conducciones entre los depósitos y el municipio, desde éstas o desde futuras ubicaciones de nuevos depósitos.



Constituye un agravio comparativo que no se hayan tenido en cuenta las previsiones urbanísticas de Azuqueca y sí las de Meco, que han dado lugar a la alternativa 4.

Es necesario un nuevo acceso de la autopista, situado a medio camino entre Guadalajara y la M-100, o bien la sustitución de la fórmula de explotación prevista (mediante peaje directo) por fórmulas menos restrictivas para su uso como el llamado «peaje en sombra».

El Ayuntamiento, viendo gravemente lesionados sus intereses, se opone a cualquier solución que a partir de la población de Meco no emplee el mínimo recorrido técnicamente viable para su reencuentro con el trazado inicial R-2, al norte del canal del Henares. El trazado de la solución 1 sería el que mejor se ajusta a esas condiciones.

— El Ayuntamiento de Alovera señala que, de todos los municipios afectados, es en el de Alovera donde el trazado se acerca más a los terrenos urbanos y a los polígonos en fase de desarrollo, lo que limita sensiblemente sus posibilidades de crecimiento, en claro agravio comparativo.

Considera que la alternativa seleccionada afecta a terrenos agrícolas de los que depende gran parte de la economía de muchos ciudadanos del municipio.

Por último, indica que el trazado coincide con los depósitos de Abastecimiento de Aguas del Municipio, siendo imposible su traslado por motivos de presión, y con unos terrenos de propiedad municipal donde se piensa instalar el nuevo cementerio municipal.

— El Ayuntamiento de Quer remite doce alegaciones de particulares, todas ellas muy similares, con el siguiente contenido:

El trazado afecta por destrucción de suelo a doce parcelas de superficie individual comprendida entre 1.000 y 1.500 metros cuadrados, acondicionadas como huertos familiares, tal y como aparece reflejado en el planeamiento urbanístico vigente de Quer.

Proponen un trazado alternativo, desplazando el propuesto hacia el norte unos 150-200 metros, con lo que no se afectaría a esas parcelas y el trazado ocuparía un terreno más favorable orográficamente, lográndose una mayor economía.

— El Ayuntamiento de Villanueva de la Torre indica que la tendencia del municipio de Villanueva es la de desarrollarse hacia el límite con el término de Azuqueca de Henares, con el que comparte muchos servicios (centro de salud, colegios, instituto, etc.) y cualquier trazado de la autopista supondría una barrera para dicha expansión urbana.

No obstante, considera que la solución 3 propuesta en el Anteproyecto es la menos perjudicial para Villanueva de la Torre.

— El Ayuntamiento de Meco se muestra disconforme con la alternativa 3 elegida. Opina que la mejor alternativa es la fijada al norte del municipio, por lo que está en contra de todas las alternativas situadas al sur del mismo. No obstante, considera la alternativa 4.1 como la menos perjudicial para los intereses municipales del desarrollo urbanístico previsto y previsible, y adjunta un estudio geotécnico que demuestra la consistencia del subsuelo de la zona y analiza el nivel freático de la misma.

Entre los aspectos negativos de la solución 3 señala los siguientes:

Mayor coste y mayor impacto visual que la solución norte.

Mayor afección a la zona de regadío de alto valor agropecuario, calificada como suelo no urbanizable especialmente protegido, en comparación con la solución norte.

Por último, señala que las avutardas en el municipio de Meco están situadas más al norte del terreno en que se ubicaría la opción norte de Meco, no produciendo, por tanto, dicha opción, ningún problema al hábitat de dichas aves.

— El Ayuntamiento de Alcalá de Henares insta al Ministerio de Fomento para que el proyecto de la autopista de peaje R-2 contemple los enlaces con las carreteras radiales que acceden al municipio de Alcalá, a los efectos de que exista una alternativa de acceso a la ciudad desde la misma.

— La Diputación Provincial de Guadalajara considera que la solución propuesta generará un fuerte impacto acústico sobre la urbanización Asfain y paisajístico en Azuqueca de Henares y actuará como un auténtico muro respecto a los aprovechamientos hidráulicos tradicionales de la vega del río Henares.

Señala que la solución 3 ha sido seleccionada por ser el trazado más alejado de la ZEPA, sin tener en cuenta los impactos que produce.

Indica la conveniencia de contemplar una alternativa cuyo trazado quede lo más próximo a los límites de Villanueva de la Torre y Alovera y minimizando su afección a la ZEPA, para lo cual propone una nueva alternativa a la solución 2, que discurriría por las inmediaciones de los límites de los términos municipales de Azuqueca de Henares y Villanueva de la Torre, posibilitando el desarrollo urbano del Corredor del Henares en los términos municipales atravesados.

— El Grupo Parlamentario Socialista en el Senado manifiesta el rechazo unánime que la solución 3 ha provocado entre los vecinos, asociaciones, sindicatos y el propio Ayuntamiento azudense por los graves problemas que generaría a este municipio de Azuqueca de Henares. La solución 3 cerraría el desarrollo urbanístico de la población y perjudicaría gravemente el crecimiento industrial y económico de la zona, destruyendo cerca de medio millón de metros cuadrados de regadío existentes entre Azuqueca y Meco.

Considera que la solución 1 es la más viable desde el punto de vista medioambiental en su conjunto y no presenta diferencias en cuanto a la preservación de la ZEPA. Propone la mencionada solución por razones técnicas y económicas.

— La Comunidad de Regantes del Canal del Henares señala que cualquiera de las alternativas que se presentan en el Anteproyecto incumplen, según su opinión, las prescripciones de la Declaración de Impacto Ambiental de 23 de febrero de 1995 por cruzar el canal del Henares. Además considera que cualquiera de las tres alternativas está en contradicción con el preámbulo de la mencionada Declaración, y especialmente la solución 3, que comporta una pérdida irreversible de 500.000 m<sup>2</sup> de tierras de regadío altamente productivas, incrementada por la repercusión que el trazado tendrá sobre los terrenos situados en el margen derecha, que previsiblemente dejarán de ser de regadío.

— Don Luis Alfonso de Herrera Oria, en representación de «Ciudad 2.000, Sociedad Anónima», manifiesta lo siguiente:

La solución R-2 (solución norte) es la más idónea y, si ésta no fuera posible, la solución 4.

Todas las soluciones afectan en mayor o menor medida a la ZEPA.

La construcción de una carretera por el trazado norte serviría para actuar como frontera de la ZEPA, lo que impediría el desarrollo de cualquier actividad más allá de la autovía, mientras que, si se limita el desarrollo urbanístico de Meco hacia el sur por cualquiera de las alternativas analizadas, la expansión se realizará sobre la ZEPA.

Las soluciones sur podrían generar alteraciones sobre el acuífero número 14 y los cauces superficiales.

Cualquiera de los trazados que discurren por el sur de Meco afectarían al sistema de canalizaciones construido por la Mancomunidad de Aguas del Sorbe y a una parte importante de la superficie hoy regada, al transformarse terrenos de regadío en seco.

La Comunidad Autónoma de Madrid pretende el establecimiento en el municipio de Meco de una Unidad de Desarrollo Equilibrado para los próximos veinte años. La destrucción del terreno previsto como desarrollo urbanístico de Meco condena al municipio a la depresión económica.

Don Francisco Javier y don Santiago Azañón Bermejo manifiestan que el trazado de la carretera objeto de la información pública perjudica gravemente a unos terrenos de su propiedad situados en el término municipal de Meco. Consideran que el trazado tiene un carácter lesivo e injustificado y que presenta una abierta oposición al trazado propuesto y diseñado por la Comunidad Autónoma de Madrid y al Planeamiento Urbanístico del Ayuntamiento de Meco. Solicitan que se abandone el trazado propuesto en el Anteproyecto y se elabore otro acorde con el trazado previsto por la Comunidad Autónoma.

Don Ricardo Pérez Sanz formula la misma alegación que don Wenceslao García Yubero, quien a su vez ostenta la representación de 480 afectados, manifestando lo siguiente:

Es innecesaria la construcción de la autopista de peaje, puesto que existen alternativas que satisfacen plenamente las necesidades que con la misma se pretenden cubrir (M-40, M-50 y la A-2).

La autopista, a su paso por el sur de Meco, ocasionaría graves perjuicios a la población humana que habita en los lugares próximos, no habiéndose tenido en cuenta a dicha población.

La alternativa elegida no sólo aislará a Meco del resto de la zona, sino que gran parte de su trazado superará el nivel de los tejados de las viviendas que se están construyendo a escasos 100 metros de la misma.

Las soluciones al sur de Meco no sólo no resuelven el problema principal, la afección a la ZEPA, sino que originan problemas que no existían, tales como afección a terrenos de regadío de alto valor, perjuicios graves a la población por la proximidad a núcleos habitados, etc.

En caso de no ser tenida en cuenta la solución norte, debería optarse por la solución 4 del Anteproyecto, en trinchera, puesto que origina menos ruidos, menos emisiones luminosas y nulo impacto visual, abandona antes que ninguna otra solución la ZEPA, no afecta al planeamiento previsto por la Comunidad Autónoma de Madrid y tiene un coste económico inferior en 1.795,5 millones de pesetas al de la solución 3. Otra opción sería adoptar la solución 4.1 hasta el arroyo de las Monjas y cruzar el mismo mediante viaducto (ello resolvería los problemas técnicos y ambientales). Posterior-

mente, sobrepasada la zona urbana de Meco, debería adoptarse la solución 2 en dirección a Guadalajara. Con esta solución se resolvería positivamente el problema humano de las poblaciones citadas y la ZEPA sólo se vería afectada de forma marginal.

— Don Eduardo Orozco Bayo manifiesta lo siguiente:

El trazado de la solución inicial o norte (R-2) cumple perfectamente las prescripciones de la Declaración de Impacto Ambiental de 23 de febrero de 1995, que obligaba a modificar el trazado del anteproyecto original a partir de la población de Meco, por lo que no tendría objeto la modificación de trazado, de forma que sortease dicha población por el sur.

Ninguna de las cuatro soluciones planteadas al sur de Meco alivian en absoluto la grave afección a los «leks» o núcleos avutarderos de Cobeña, Daganzo y Camarma de Esteruelas.

Propone la solución 1, que evita los graves inconvenientes de la solución 3: Desventajas geotécnicas, pérdida irreversible de unos 500.000 m<sup>2</sup> de suelo de regadío altamente productivo, impacto sonoro, afección al acuífero, al paisaje y mayor coste.

No está justificada la relevancia dada a la afección al extremo sur-oriental de la ZEPA como hipotética área de distribución de la avifauna esteparia.

Por último, se considera conveniente la definición de un nuevo enlace a añadir en algún punto intermedio del trazado entre el acceso a la M-100 y el ramal de acceso a Guadalajara por el norte, lo que ayudaría a descongestionar la crítica situación de la autovía A-II con tráfico generado en el propio Corredor del Henares y serviría de paso al desarrollo de ambos lados de este importante eje de actividad, situado entre Madrid y Guadalajara.

Don Lubomir Nikolov Hristoy y 1.127 personas más presentan alegaciones en los mismos términos de la alegación anteriormente expuesta.

El Ayuntamiento de Azuqueca de Henares presenta 1.201 escritos de alegaciones suscritos por particulares y cinco por las asociaciones «La Soledad», «Asfain», «Hermanos Tortuero», «Vallehermoso» y la «Asociación Local de Agricultores y Ganaderos de Azuqueca de Henares». Todos las alegaciones son idénticas y su contenido es el mismo de la alegación precedente.

## ANEXO V

### Resumen de la documentación sometida a información pública el 18 de marzo de 1999

1. Documento: «Informe sobre el interés público de primer orden por razones de índole social y económica de la construcción de la autovía orbital M-50 y las nuevas radiales R-2, R-3, R-4 y R-5 en la región de Madrid.

Contenido:

Este documento consiste en un informe elaborado por un catedrático y un profesor del Departamento de Transportes de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Madrid, y por un profesor del Departamento de Geografía Humana de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid. Se ha realizado a petición de la Dirección General de Carreteras en cumplimiento del artículo 6.4 de la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitat naturales y de la fauna y flora silvestres.

El informe comienza con un resumen sobre el desarrollo de infraestructuras en las áreas metropolitanas, en concreto en la ciudad de Madrid, que es una de las urbes más densas del espacio europeo y cuya área central alcanza una densidad de 4.700 habitantes/kilómetros cuadrados.

Señala la dinámica actual de las áreas metropolitanas, que, a medida que se consolidan, tienden a hacerse cada vez más descentralizadas y policéntricas. Las periferias metropolitanas atraen cada vez más empleo y actividad económica, con lo que el espacio metropolitano tiende hacia un mayor equilibrio funcional. Los núcleos metropolitanos se configuran como polos de atracción y aumenta la demanda de transporte entre ellos.

El informe analiza la estructura y evolución del Área Metropolitana de Madrid, su evolución demográfica, la evolución de la actividad económica y del empleo, la evolución de la movilidad y la demanda de transporte y, por último, la evolución del sistema de transporte. Se consideran también los efectos de la autopista M-50 y de las nuevas radiales sobre el desarrollo de Madrid, indicando, en cuanto a la funcionalidad de la R-2 como nueva penetración por el norte-nordeste, que esta vía está orientada a apoyar el desarrollo del eje entre Madrid y Guadalajara (carretera de Madrid a Barcelona) en torno a la actual A-2. En el norte se están produciendo desarrollos urbanos en municipios como Cobeña, Daganzo, Ajalvir, Paracuellos, que tienen poca o mala conexión con los nuevos

empleos generados en el citado eje de la A-2 y, en menor medida, en el eje de la A-1. También permitirá esta vía dar un acceso norte al desarrollo aeroportuario del citado eje A-2: ampliación del Aeropuerto de Barajas, nueva ciudad aeroportuaria y mayor utilización de la Base Aérea de Torrejón. La R-2 es, por tanto, de vital importancia para permeabilizar las relaciones en el nordeste provincial y mejorar la accesibilidad territorial en el espacio comprendido entre la N-I y N-II.

Después de tener en cuenta los principales efectos producidos por las infraestructuras consideradas en el informe, los autores del mismo consideran que la construcción de la orbital M-50 y de cada una de las nuevas radiales R-2, R-3, R-4 y R-5 son una base necesaria para el futuro desarrollo de la región de Madrid. En caso de no construirse o demorarse, se comprometería seriamente el proceso de activación económica y de generación de empleo. Por otra parte, las antedichas actuaciones deben ser entendidas como un conjunto, pues se apoyan unas a otras produciendo efectos sinérgicos. Por lo tanto, si el trazado de la M-50 no fuese continuo, o si se suprimiese alguna de las nuevas radiales, se desequilibraría territorialmente la periferia regional, lo que afectaría gravemente no sólo a la zona directamente implicada, sino a toda la estrategia de desarrollo regional de Madrid, pues los procesos demográficos y de creación de empleo carecerían de la necesaria base de infraestructuras de transporte.

Por último, los autores del informe afirman que la construcción de la M-50 y de las radiales R-2, R-3, R-4 y R-5 tiene un interés público de primer orden y son necesarias por razones de índole social y económica de primer orden.»

2. Documento: «Cumplimiento de la Directiva 92/43/CEE de la autopista de peaje Madrid-Eje del Ebro. Tramo: Madrid-Guadalajara.

Contenido:

El documento elaborado por la Dirección General de Carreteras para el cumplimiento de la Directiva 92/43/CEE en el caso de la autopista Madrid-Guadalajara comienza con una serie de consideraciones generales sobre el estudio de los diversos aspectos recogidos en la Directiva. Indica a continuación los antecedentes del anteproyecto que ahora se somete a Evaluación de Impacto Ambiental, y el objeto del mismo, que es, en líneas generales, la definición de posibles soluciones para la construcción de una variante al sur de Meco del trazado inicialmente previsto para el tramo de autopista Madrid-Guadalajara.

El Documento justifica la nueva autopista tomando como referencia el informe sobre el interés público de primer orden por razones de índole social y económica de la construcción de la orbital M-50 y las diversas radiales, entre ellas la R-2.

Realiza a continuación un análisis de las posibles soluciones alternativas que evitaban la afección a la ZEPA número 139, y que consisten en la conexión de la R-2 con la M-50, la funcionalidad de las soluciones al sur de la N-II, y la factibilidad de ampliación de la actual N-II. La primera solución afectaría a la ZEPA número 142 «Cortados y cantiles de los ríos Manzanares y Jarama». La segunda solución, después de analizar el tráfico interno al corredor de la actual N-II, el tráfico de largo recorrido, el sistema aeroportuario de Barajas y la simulación de las alternativas de trazado, concluye con que sólo al norte de la N-II actual tendría sentido una vía de gran capacidad. La tercera solución, consistente en la ampliación de capacidad de la carretera actual, es considerada no viable.

El Documento señala las características del proyecto, justificando que la necesidad del mismo viene determinada por la creciente demanda de tráfico viario en el corredor Madrid-Guadalajara. Describe y valora el medio natural en la ZEPA número 139, analizando las condiciones de las especies amenazadas allí existentes: avutarda, cernícalo primilla, sisón, aguiluchos, pálido, cenizo y lagunero, etc. Considera que la construcción de una infraestructura de transporte como la R-2, lleva implícitos una serie de efectos sobre el medio natural, tales como pérdida de hábitat, fragmentación de hábitat y aislamiento de poblaciones, efecto barrera, molestias a la fauna, destrucción de puestas, atropellos y colisiones. Para proceder al análisis de la afección a la ZEPA, se ha consultado un informe elaborado por el Departamento Interuniversitario de Ecología de la Universidad Autónoma de Madrid y otro de la Sociedad Española de Ornitología (SEO), ambos de 1998.

El Documento sobre cumplimiento de la Directiva 92/43/CEE señala la compensación territorial y las condiciones adicionales sobre esa compensación. Indica los problemas concretos de conservación de la ZEPA estudiada, que son: falta de protección del espacio, proyectos de infraestructuras, tendidos eléctricos, urbanización, problemas derivados de la actividad agrícola (intensificación de la agricultura, transformación de cultivos, uso de plagicidas y fertilizantes, cosechadoras y empacadoras y quema de rastrojos) y degradación de los sistemas fluviales.

Con referencia a los programas de zona o agroambientales, considerando la importante repercusión que las prácticas agrícolas tienen sobre el hábitat de la especie esteparia, y con objeto de definir medidas compensatorias, enumera las actuaciones de este tipo planteadas en los documentos compensatorios a sendas administraciones autónomas: Programa de zona del Área Esteparia de las terrazas de los ríos Jarama y Henares, elaborado por la Sociedad Española de Ornitología (SEO) en julio de 1993, para la Comunidad Autónoma de Madrid y Orden de la Consejería de Presidencia de Castilla y León de 15 de enero de 1998.

Por último, el documento de Cumplimiento de la Directiva 92/43/CEE señala una serie de medidas tendentes a mejorar el hábitat de las especies esteparias objeto de protección; dichas medidas son:

- Instalación de salvapájaros en cinco tendidos eléctricos de media tensión situados dentro de la ZEPA.
- Recuperación de las riberas del río Torote, finalizada la fase de obra, en el entorno de su intersección con la autopista de peaje.
- Adquisición de los terrenos dedicados al vertido de los excedentes de tierras de la construcción y posterior restauración de los mismos.
- Contratación de patrullas de seguridad y vigilancia, que patrullen periódicamente la zona sur de la ZEPA.
- Dotación económica anual para la puesta en práctica en la Comunidad Autónoma de Madrid del programa de zona planteado por la SEO en julio de 1993.
- Dotación económica destinada a la realización de cursillos destinados a los agricultores en materia de agricultura compatible con el medio natural, así como dotación económica dedicada al fomento del acceso público para la observación de las cualidades faunísticas del área.

Otras medidas propuestas de carácter general son:

- Declaración de la ZEPA como Parque Natural.
- Elaboración de un Plan de Ordenación de los Recursos Naturales en la zona (PORN).
- Establecimiento en la ZEPA de reservas en las zonas de más alto interés natural por su valor para las aves esteparias.
- Ampliación de la ZEPA en la Comunidad de Madrid, en su límite suroeste, hasta hacerla coincidir con la IBA allí identificada.
- Control de actividades ilegales (extracción de áridos, urbanización incontrolada, campos de golf, etc.).
- Creación de áreas de uso recreativo.»

## ANEXO VI

### Resumen de la información pública realizada el 18 de marzo de 1999

Alegantes a la R-2:

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

Los aspectos medioambientales más significativos de la alegación son los siguientes:

La Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional de la Comunidad de Madrid manifiesta, en relación con la autopista de peaje Madrid-Eje del Ebro, tramo: Madrid-Guadalajara, que la modificación de trazado producida por la aplicación de la Directiva 92/437/CEE relativa a la conservación de los hábitat naturales y de la fauna y flora silvestres, de la infraestructura, supone una disminución significativa de la superficie de la ZEPA número 139 «Estepas Cerealistas de los ríos Jarama y Henares», afectada por dicha infraestructura con respecto a la propuesta inicial, al discurrir su trazado, una vez ajustado, al sur de Meco y evitar la ZEPA de la zona próxima a Azuqueca de Henares.

No obstante, se considera necesario adoptar las soluciones constructivas y medidas compensatorias necesarias para garantizar la protección de la población de los núcleos urbanos próximos, así como la permeabilidad de la infraestructura y la protección de las especies de fauna existentes.

**18215** *ORDEN de 13 de agosto de 1999 por la que se dispone la publicación de las determinaciones de contenido normativo del Plan Hidrológico de Cuenca del Duero, aprobado por el Real Decreto 1664/1998, de 24 de julio.*

El Real Decreto 1664/1998, de 24 de julio, por el que se aprobaron los planes hidrológicos de cuenca, estableció, en su disposición final única, que, con objeto de facilitar la consulta de los de carácter intercomunitario, el Ministerio de Medio Ambiente elaboraría un texto único en el que se recogerían, de forma sistemática y homogénea, las determinaciones de

contenido normativo incluidas en los diferentes planes. Dicho texto, que en ningún caso podría introducir modificaciones sobre los planes aprobados, una vez informado por los Consejos del Agua de cada cuenca, sería publicado en el «Boletín Oficial del Estado».

La citada disposición final respondía a una sugerencia específica del Consejo Nacional del Agua, que, en su informe de 27 de abril de 1998, desaconsejaba la publicación íntegra de todos los documentos incorporados en cada plan, no sólo por la evidente dificultad material de publicar en el «Boletín Oficial del Estado» los más de 15.000 folios constitutivos de todos los documentos, junto con sus colecciones de gráficos, láminas, planos, tablas estadísticas, bases de datos, etc., sino porque, dada la forma en que está conformada la documentación del plan, su completa publicación no cumpliría el objetivo de facilitar al ciudadano el conocimiento de aquellas determinaciones normativas que pudieran afectarle.

Por lo anterior, el Consejo Nacional del Agua sugería en su informe al Gobierno que, sin perjuicio de la urgente aprobación global de los planes y de facilitar a cualquier interesado el libre acceso a la documentación que los integra, procediese a publicar en el «Boletín Oficial del Estado» un texto sistemático en el que se recogiesen, extrayéndolos de entre la documentación disponible de cada plan, los contenidos preceptivos determinados en el artículo 40 de la Ley de Aguas, sin perjuicio de incluir, asimismo, aquellas especificidades que se considerase conviniera incorporar en cada caso.

El criterio del Consejo Nacional del Agua y su reflejo en el Real Decreto por el que se aprobaron los planes hidrológicos de cuenca, ofrece una solución razonable al problema que suscita la no existencia de mecanismos eficaces para que el contenido esencial de los planes hidrológicos de cuenca pueda ser conocido fácilmente por los interesados. En este sentido, cabe destacar que los planes hidrológicos de cuenca representan una figura absolutamente singular en nuestro ordenamiento jurídico, sin precedentes similares que puedan legitimar su interpretación conforme a principios o normas extraídos de otras experiencias planificadoras sectoriales, reguladas en leyes específicas, como pudiera ser el caso de los planes urbanísticos o de ordenación del territorio, que responden a una razón de ser, jurídica y práctica, diametralmente distinta de la que justifica la planificación hidrológica.

Por lo anterior, de acuerdo con la observación del Consejo Nacional del Agua, el Real Decreto 1664/1998, de 24 de julio, estableció que tal publicidad se haría por una triple vía: En primer lugar, facilitando el acceso al contenido de los planes hidrológicos de cuenca en los términos previstos en el artículo 37 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y en la Ley 38/1995, de 12 de diciembre, sobre el derecho de acceso a la información en materia de medio ambiente; en segundo lugar, mediante la realización de una edición oficial de dichos planes, y, por último, a través de la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de un texto único para cada plan, con su contenido normativo.

En consecuencia, realizada la edición oficial íntegra de todos los planes hidrológicos de cuenca de carácter intercomunitario y distribuida a todas las Comunidades Autónomas y a las dos Cámaras del Parlamento nacional, el Ministerio de Medio Ambiente, y en especial las Confederaciones Hidrográficas dependientes del mismo, han venido trabajando, durante el período transcurrido desde la fecha de entrada en vigor del citado Real Decreto 1664/1998, en la elaboración, para cada uno de los ámbitos territoriales de planificación hidrológica, de un texto único en el que se recogen, de forma sistemática y homogénea, las determinaciones de carácter normativo incluidas en los respectivos planes.

En el texto único que ahora se publica se han incluido aquellas determinaciones del Plan Hidrológico de Cuenca del Duero, a las que, a tenor de lo establecido en la legislación de aguas, cabe otorgar contenido normativo; asimismo, conforme a lo dispuesto en la disposición final única del Real Decreto 1664/1998, se ha respetado escrupulosamente el contenido del plan aprobado, habiéndose informado el texto final por el Consejo del Agua de dicha cuenca el día 20 de julio de 1999.

Por todo ello, de conformidad a su vez con lo previsto en la mencionada disposición final, resulta necesario disponer la publicación del texto único que recoge las determinaciones de contenido normativo del Plan Hidrológico de Cuenca del Duero, aprobado por el citado Real Decreto y vigente desde la entrada en vigor de éste.

En su virtud, con objeto de facilitar la consulta del Plan Hidrológico de Cuenca del Duero, dispongo la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del texto que incluye las determinaciones de contenido normativo de dicho plan, que se incorpora como anexo a esta Orden.

Madrid, 13 de agosto de 1999.

TOCINO BISCAROLASAGA