

4570 *RESOLUCIÓN de 9 de febrero de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el «proyecto de trazado M-40. Remodelación del enlace de la A-6 con la M-40 (Madrid)», promovido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, establece en el artículo 1.2, que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendidas en el anexo II de este Real Decreto Legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales y en el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático la formulación de las resoluciones sobre la evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

El «Proyecto de trazado M-40. Remodelación del enlace de la autovía A-6 con la M-40» se encuentra comprendido en el apartado k del Grupo 9 del anexo II del Real Decreto Legislativo 1302/1986, Otros Proyectos: «Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente».

De acuerdo con el artículo 2.3 del citado Real Decreto Legislativo, con fecha 14 de julio de 2005, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente la documentación relativa al proyecto, incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto objeto de la presente resolución tiene como objetivo la mejora del enlace de conexión de la M-40 con la A-6 ya que se trata de un enlace incompleto por faltarle el movimiento desde la calzada decreciente de la M-40 hacia la A-6 en dirección Madrid. Las actuaciones previstas afectan, en un primer punto, al tramo de trenzado existente entre la salida de la calzada de la A-6, sentido Madrid hacia la M-40 (norte y sur), y contemplan la mejora de las características del ramal de conexión actual de la A-6 con la M-40, mejorando su capacidad de almacenamiento, y modificaciones en las entradas en la A-6 desde la Avenida de la Victoria y en las entradas y salidas a la estación de servicio situada el margen de la autovía para evitar los movimientos de trenzado que se producen actualmente. Se plantea también una nueva salida de la A-6 hacia la vía de servicio y un nuevo vial para salida hacia la A-6.

El segundo punto de actuación comprende el conjunto de actuaciones encaminadas a mejorar la conexión entre la M-40 y la A-6 (sentido Villalba) y la modificación del ramal de conexión entre la A-6 (sentido Villalba) con la M-40. Para ello se llevará a cabo la ampliación de carriles en el tramo de la M-40 en sentido A-1/A-6 anterior a esta salida, mejora de trazado y capacidad del ramal de conexión actual y conexión directa hacia la calzada BUS-VAO en dirección Villalba. Asimismo, se dará continuidad a la calle Basauri hasta conectar con la calle Pajarejo en el barrio de Valdemarín, distrito de Moncloa-Aravaca (Madrid), que permitirá dar salida y entrada a los usuarios de la estación de servicio, dado que el acceso actual se va a modificar para mejorar la seguridad viaria (esta actuación no estaba contemplada inicialmente en el proyecto). En el segundo caso, se plantea la modificación del ramal actual en forma de lazo, por un ramal de conexión directo que implica un paso superior sobre la M-40 y el paso bajo el tronco de la A-6 en las proximidades del puente de Valdemarín.

La mayoría de las actuaciones previstas se encontraban inicialmente incluidas en el proyecto «M-40, calzadas de servicio y otras alternativas», pendiente de declaración de impacto ambiental.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente solicitó informe al respecto a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid en el cual se establecen una serie de medidas preventivas y correctoras que han sido asumidas por el promotor del proyecto mediante escrito de fecha 7 de febrero de 2006 y que consisten básicamente en:

Previamente a la aprobación del proyecto de construcción, se realizará un estudio de detalle de todos los árboles a eliminar en el que, entre otros aspectos, se determinará la especie, el tamaño del árbol, posibilidad

y metodología de transplante, número de individuos y especies a reponer como medida compensatoria.

Se realizará un estudio sobre el ruido originado en las zonas de actuación y su posible afección a la población y fauna del entorno incluyéndose la valoración de la situación preoperacional y postoperacional. En caso de superarse los niveles permitidos se instalarán pantallas acústicas y cualquier otra medida adecuada a la reducción de los mismos. Se deberá cumplir lo establecido en el Decreto 78/1999, de 27 de mayo, por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad de Madrid.

Para los trabajos que se realicen en la vía pública, se utilizará maquinaria ajustada a la legislación vigente en cada momento. Se establecerán las medidas preventivas necesarias para reducir las emisiones de ruido, polvo y gases contaminantes.

Conjuntamente con las operaciones de replanteo de las obras, se delimitará la franja de afección en la que se llevarán a cabo todas las acciones derivadas de la ejecución del proyecto.

El proyecto de construcción contemplará el plan de vertido de tierras y demás materiales inertes procedentes de la excavación en aplicación del Plan de Gestión Integrada de los residuos de construcción y demolición de la Comunidad de Madrid y de la Ley 5/2003 de 20 de marzo de residuos de la Comunidad de Madrid.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente y considerando el informe de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, se procede a revisar los criterios del Anexo III del Real Decreto Legislativo, para determinar la necesidad o no de sometimiento al trámite de evaluación ambiental.

Las actuaciones proyectadas se ubican prácticamente en su totalidad en el término municipal de Madrid, afectando en menor medida al de Pozuelo de Alarcón, y en concreto, se sitúan en el enlace entre la M-40 y la A-6 (p. k. 46+600 de la M-40). El tramo estudiado discurre por zonas calificadas como urbana o urbanizable, donde los terrenos están explanados como consecuencia de la construcción de infraestructuras y urbanizados o en proceso de urbanización. No se localiza ninguna zona singular por sus valores geológicos, edafológicos o geomorfológicos. Hidrogeológicamente los terrenos atravesados han sufrido una fuerte degradación, lo que ha producido una gran alteración de los flujos de agua subterránea.

De acuerdo con la documentación ambiental presentada por el promotor, en la zona de estudio no se localiza ningún elemento del patrimonio cultural que pueda ser afectado directa o indirectamente por la actuación.

Respecto a las características del potencial impacto, las principales afecciones negativas se producirán durante la fase de obras como consecuencia del movimiento de tierras, emisión de ruidos y gases procedentes de la maquinaria, ocupación del suelo y afección al planeamiento. Las actuaciones programadas afectan a suelo urbano consolidado aunque no de uso residencial, en concreto se puede afectar a parte del aparcamiento de una empresa de coches y varios restaurantes, y también a suelos urbanizables, tanto programados, como no programados. Las actuaciones afectarán a una pequeña masa de pinar repoblado, situado en el entorno de la M-40, próximo a la estación de servicio de la calzada sentido Villalba.

No obstante, todas estas afecciones serán mitigadas con la ejecución de las medidas correctoras y protectoras asumidas por el promotor y que han sido propuestas por la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid. El proyecto, además, incorporará las medidas correctoras y protectoras necesarias para minimizar los impactos que la ejecución de las actuaciones pudieran producir en el entorno, entre ellas: medidas para la minimización de la emisión de partículas de polvo y gases contaminantes, medidas para la protección de la calidad de las aguas subterráneas, dada la permeabilidad de los terrenos y medidas para mantener la permeabilidad territorial. Asimismo, una vez finalizadas las obras, se procederá a la restauración paisajística de todo el enlace.

Con objeto de proteger de los ruidos y otras molestias derivadas de la construcción a las viviendas situadas en el entorno del enlace, antes del inicio de las obras se instalará un cerramiento rígido y fonoabsorbente en el límite de la zona de afección y no podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las ocho horas en las zonas situadas a menos de 200 metros de suelo urbano consolidado en el momento de la realización de las obras. En cualquier caso, se tendrá en cuenta lo establecido en Ordenanza general de protección del medio ambiente urbano del Ayuntamiento de Madrid y por la ordenanza, que en su caso regulen la materia, del Ayuntamiento de Pozuelo de Alarcón.

Durante la fase de explotación, la población cercana al enlace sufrirá un incremento de los niveles acústicos como consecuencia del tráfico viario, por lo que el promotor realizará un estudio acústico con el fin de determinar los niveles sonoros equivalentes (Leq) y establecer las medidas correctoras necesarias para cumplir los valores establecidos en el Decreto 78/1999, de 27 de mayo, por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad de Madrid.

Dicho estudio considerará todas las zonas sensibles, prestando especial atención a las viviendas situadas próximas al ramal de salida de la A-6 (sentido Villalba) hacia la M-40 sentido creciente y las viviendas próximas al ramal de la M-40 hacia la A-6 sentido Villalba y al nuevo carril de acceso a BUS VAO. El dimensionamiento de los sistemas de protección que se requieran se hará teniendo en cuenta el tráfico previsto para el año de saturación. El programa de vigilancia ambiental contemplará la realización de mediciones periódicas con el fin de comprobar la idoneidad de las medidas establecidas.

Por todo ello, el potencial impacto derivado de la ejecución del proyecto es considerado como compatible con el medio.

Por tanto, en virtud del artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 8 de febrero de 2006, considera que no es necesario someter al Procedimiento de Evaluación Ambiental el «Proyecto de trazado M-40. Remodelación del enlace de la A-6 con la M-40», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Madrid, 9 de febrero de 2006.–El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpuri.

