

**14076** RESOLUCIÓN de 3 de julio de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto «Variante de la carretera N-1» para el tramo comprendido entre la M-40 y el Molar.

#### 1. Objeto y justificación. Promotor y órgano sustantivo del proyecto

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

La actuación se enmarca dentro del programa de autopistas de peaje radiales de acceso a Madrid. El estudio informativo elaborado por la Demarcación de Carreteras de Madrid trata de la construcción de una nueva vía de alta capacidad entre la M-40 y Santo Tome del Puerto, al norte del puerto de Somosierra. La pretensión inicial del estudio informativo era definir las diferentes alternativas viables para la construcción de una variante de trazado de la carretera A-1, con características de autopista, en el tramo considerado. Sin embargo, la evaluación de impacto ambiental realizada se refiere exclusivamente al tramo de esta nueva autopista comprendido entre la carretera M-40 y la futura circunvalación de El Molar (Madrid), punto de conexión con la actual autovía A-1.

La presente declaración de impacto se emite en virtud del Real Decreto Ley 1302/1986, de 20 de junio.

#### 2. Tramitación de la evaluación de impacto ambiental

La tramitación se inició el 5 de abril de 2003, al recibirse en el Ministerio de Medio Ambiente la memoria-resumen. Con fecha de 19 de mayo de 2003, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (DGCyEA) inicia el periodo de consultas previas. El resultado de las contestaciones a las consultas se remite al promotor el 17 de diciembre de 2003. Con fecha 14 de diciembre de 2005, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el proyecto y su estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado, número 298, pero limitando su alcance al tramo comprendido entre la M-40 y el Molar. Con fecha de 15 de marzo de 2006, la Dirección General de Carreteras remite a la DGCyEA el expediente completo, que comprende el proyecto técnico, el estudio de impacto ambiental, el resultado de la información pública, y un informe sobre las alegaciones presentadas y las consiguientes modificaciones del proyecto realizadas por el Promotor. Con fecha 1 de junio de 2006, la DGCyEA solicita información complementaria sobre determinados aspectos del estudio de impacto que, a la vista de las alegaciones recibidas, debían desarrollarse con más detalle, información que fue elaborada y remitida por la Dirección General de Carreteras a la DGCyEA el 12 de junio de 2006, dando respuesta a las cuestiones planteadas.

#### 3. Descripción del proyecto

Con independencia de que el tramo que aparece presentado en el estudio informativo sea mayor, el proyecto sometido a información pública y a evaluación de impacto ambiental es la autopista de peaje R-1 de nuevo trazado entre el enlace del Eje Aeropuerto con la M-110 y la R-2, y la denominada circunvalación de el Molar, con una longitud de 22,3 km, más las conexiones con la variante. Su trazado discurre al este de la actual A-1.

La sección transversal en la solución propuesta consta de dos calzadas de 7 m, mediana de 10 m, arcenes exteriores de 2,5 m e interiores de 1 m. El radio máximo es de 3.000 m y el mínimo de 700 m. La pendiente máxima es 4 % y la mínima de 0,50%.

El movimiento de tierras es el siguiente:

Volumen de terraplén	Volumen de excavación en suelo	Volumen de tierra vegetal	Volumen de explanada
4.312.052 m <sup>3</sup>	2.820.672 m <sup>3</sup>	688.296 m <sup>3</sup>	623.612 m <sup>3</sup>

El balance del movimiento de tierras indica un déficit de 1.491.380 m<sup>3</sup>, considerando un coeficiente de paso de 1,00 de desmonte a terraplén.

#### 4. Descripción del medio. Valores ambientales relevantes

El paisaje está dominado por cultivos agrícolas mayoritariamente de secano y algunas superficies urbanizadas, de uso residencial o industrial. Como elemento diversificador del paisaje son destacables las formaciones en galería asociadas a la red fluvial. La zona de estudio se dispone

paralela al curso del río Jarama, que discurre en dirección norte-sur. Su principal afluente en el ámbito de actuación es el río Guadalix. Además, el trazado es susceptible de afectar a los arroyos de la Vega, del Paeque, los Pocitos, de Fuente del Palo, de Huertas, el Barranco Recachuelo y el Barranco del Morenillo del Canal.

Los espacios naturales protegidos más importantes del área afectada son los lugares de importancia comunitaria propuestos (LIC) «Cuencas de los ríos Jarama y Henares» (ES3110001), y «Cuenca del río Guadalix» (ES3110003).

El LIC «Cuencas de los ríos Jarama y Henares» (ES3110001) está representado en el ámbito de estudio por el tramo medio del río Jarama, sus riberas y una superficie de cultivo adyacente en forma de banda de 100 m. de ancho desde el eje del cauce. Los hábitat y especies de los Anexos I y II de la Directiva 92/43/CEE de presencia más significativa en esta zona son las formaciones de bosque de galería de *Salix atrocinerea*, *S. salviifolia*, *S. alba*, *Populus alba* y *P. nigra* (hábitat 92A0), nutria (*Lutra lutra*), boga de río (*Chondrostoma polylepis*), sapillo pintojo ibérico (*Discoglossus galganoi*) y galápagos leproso (*Mauremys leprosa*). La reducida calidad del agua en este tramo dificulta la existencia de otras especies de peces del LIC, tales como *Tropidophoxinellus alburnoides*, *Rutilus arcasii*, *Cobitis taenia* o *Barbus comiza*.

En el tramo afectado por el proyecto del LIC «Cuenca del río Guadalix» (ES3110003) la vegetación predominante está formada por una galería de *Salix* sp. y *Populus* sp. (hábitat 92A0) con deficiente estado de conservación. En cuanto a la fauna, cabría destacar las poblaciones piscícolas (*Tropidophoxinellus alburnoides*, *Cobitis taenia*, *Rutilus arcasii*), el sapillo pintojo ibérico (*Discoglossus galganoi*) y el gaápagos leproso (*Mauremys leprosa*) que presentan todos ellos un estado de conservación muy desfavorable por la mala calidad del agua en el tramo, y la presencia también eventual de nutria (*Lutra lutra*).

En el corredor estudiado existen dos montes preservados según la Ley 16/1995, Forestal y de Protección de la Naturaleza de la Comunidad de Madrid, uno situado en el sur del término municipal de El Molar, y otro en el límite de este municipio con El Vellón. Ambos están formados por encinares y dehesas.

En el sector donde el corredor atraviesa el término municipal de San Sebastián de los Reyes se han detectado tres Áreas de Protección Arqueológica y Paleontológica: zonas A, B y C de las Normas de Planeamiento Urbanístico. En el término municipal de El Molar se ha detectado un Área de Protección Arqueológica y Paleontológica: zona B y dos yacimientos arqueológicos.

El trazado propuesto cruza las siguientes vías pecuarias: el Camino de Burgos y la Vereda de Barajas a San Sebastián de los Reyes en el término municipal de Alcobendas, la Colada del Camino de Torrelaguna y la Colada del Camino del Espinar en el término municipal de Algete, la Cañada de los Rieleros, Cañada del Recuenco, Cañada de San Roque en el término municipal de Algete.

#### 5. Resultado de las consultas previas

Las consultas previas se realizaron sobre una memoria-resumen que extendía inicialmente el proyecto de construcción de la variante de la carretera N-1 desde Madrid hasta Santo Tomé del Puerto (Segovia), alcance que posteriormente se redujo hasta El Molar en la información pública del estudio de impacto ambiental. Se presenta la relación de los entonces consultados, así como las contestaciones recibidas:

Relación de consultados	Respuesta recibida
Dirección General para la Biodiversidad	-
Delegación del Gobierno en Madrid	-
Confederación Hidrográfica del Tago	X
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid	X
Dirección General de Carreteras de la Viceconsejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Comunidad de Madrid	X
Dirección General de Patrimonio Histórico de la Viceconsejería de las Artes de la Comunidad de Madrid	X
Dirección General de Promoción y Disciplina Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid	-
Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid	-
Secretaría General de la Consejería del Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	X

Relación de consultados	Respuesta recibida
Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	-
Cátedra de Ecología de la Facultad de Ciencias Biológicas de la Universidad Autónoma de Madrid	-
Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León	-
Cátedra de Ingeniería Ambiental E.T.S. de la Universidad Politécnica de Madrid	-
Instituto Geológico y Minero de España	-
Greenpeace	-
S.E.O	-
A.D.E.N.A	-
Ecologistas en Acción	-
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X
Ayuntamiento de Madrid	X
Ayuntamiento de Algete	X
Ayuntamiento de Valdetorres de Jarama	-
Ayuntamiento de El Berruero	-
Ayuntamiento de Garganta de los Montes	-
Ayuntamiento de Lozoyuela-Navas-Sieteiglesias	-
Ayuntamiento de Puentes Viejos	-
Ayuntamiento de Cervera de Bruitago	X
Ayuntamiento de Robledillo de la Jara	-
Ayuntamiento de Berzosa del Lozoya	-
Ayuntamiento de Bustarviejo	-
Ayuntamiento de Navalafuente	-
Ayuntamiento de Cabanillas de la Sierra	-
Ayuntamiento de Venturada	-
Ayuntamiento de Gargantilla de Lozoya	-
Ayuntamiento de Villavieja de Lozoya	-
Ayuntamiento de Redueña	-
Ayuntamiento de Torrelaguna	-
Ayuntamiento de Valdemanco	-
Ayuntamiento de Cabrera	-
Ayuntamiento de Fuente de El Saz de Jarama	-
Ayuntamiento de Serna del Monte	-
Ayuntamiento de Piñuécar	X
Ayuntamiento de Horcajuelo de la Sierra	-
Ayuntamiento de Montejo de la Sierra	X
Ayuntamiento de Navarredonda y San Mamés	-
Ayuntamiento de Braojos	-
Ayuntamiento de Robregordo	-
Ayuntamiento de Santo Tomás del Puerto	X
Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes	-
Ayuntamiento de Tres Cantos	X
Ayuntamiento de El Molar	-
Ayuntamiento de Colmenar Viejo	X
Ayuntamiento de Canencia de la Sierra	-
Ayuntamiento de San Agustín de Guadalix	-
Ayuntamiento de Madarcos	-
Ayuntamiento de Horcajo de la Sierra	-
Ayuntamiento de Serna del Monte	-
Ayuntamiento de Alcobendas	X

Los aspectos ambientales más relevantes que se dedujeron de las contestaciones recibidas a las consultas fueron:

Los efectos ambientales del proyecto desde El Molar hasta Santo Tomás del Puerto iban a ser numerosos, importantes y significativos, siendo previsibles impactos sobre el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, sobre el ámbito del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la Sierra del Guadarrama (en tramitación), así como sobre numerosos lugares de la Red Natura 2000, diversos montes preservados según la Ley 16/1995 Forestal y de Protección de la Naturaleza de la Comunidad de Madrid, algunos embalses catalogados, el Valle del río Lozoya, espacio considerado de gran valor ambiental, y numerosos elementos del paisaje que funcionan como corredores biológicos. Ello hacía necesario disponer para este tramo de una generosa diversidad de alternativas, y de valoraciones precisas de afecciones para cada una de ellas sobre los elementos naturales que en cada uno de estos lugares son objeto de protección.

En el tramo más próximo a Madrid, la traza afectaría al cauce del río Jarama, área incluida en el LIC del mismo nombre, de igual forma se afec-

tarían varios arroyos que conforman corredores biológicos y elementos diversificadores del paisaje, haciéndose precisas valoraciones de afecciones detalladas y minimización de los impactos. El Ayuntamiento de Algete pone de manifiesto el valor ambiental a escala municipal de las fincas de Soto Heredad de la Torre y Las Huelgas.

Deberían tenerse en cuenta las afecciones por ruidos sobre la población y sobre los espacios naturales de mayor valor.

Se expuso la necesidad de que se mantuviese la funcionalidad y características naturales de los cauces interceptados, mediante una adecuada prevención o restauración.

Se comunicó la necesidad de que el estudio de impacto ambiental incluyera una prospección de las posibles afecciones al patrimonio arqueológico.

La afección sobre el planeamiento urbanístico municipal podía ser apreciable, haciéndose preciso minimizar o anular las afecciones del proyecto sobre los suelos no urbanizables de protección especial, así como sobre los suelos urbanizables.

Fueron también puestas de manifiesto afecciones a la movilidad humana por intercepción de caminos y vías pecuarias

#### 6. Resultado de la información pública y de la participación de las Administraciones implicadas. Información complementaria

A pesar de haber elaborado tanto el estudio informativo como el estudio de impacto ambiental para la totalidad del recorrido Madrid-Santo Tomás del Puerto (Segovia), el órgano sustantivo redujo el ámbito de la actuación prevista y sacó a información pública exclusivamente el tramo de la autopista R-I comprendido entre Madrid y El Molar, que es al que se refiere la presente declaración de impacto.

A la información pública del estudio informativo y del estudio de impacto ambiental del tramo señalado se presentaron alegaciones de diferentes organismos, colectivos y particulares, citándose a continuación las que hacían referencia a aspectos ambientales significativos:

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid puso de manifiesto que el proyecto afectaba espacialmente al LIC «Cuencas de los ríos Jarama y Henares» (ES3110001), si bien consideraba esta afección como de poca importancia por su reducida extensión, si tras las obras se restauraba la zona adecuadamente. También señaló que el trazado elegido no afectaba a montes a cargo de la Dirección General de Medio Natural, ni a montes preservados (Ley 16/1995).

Para mantener el papel de este LIC del Jarama y del resto de riberas afectadas por el proyecto como corredores biológicos, señaló la necesidad de establecer pasos para mamíferos y anfibios, de acuerdo con las prescripciones señaladas en el programa COST 341, así como el vallado de la carretera en toda su longitud, con refuerzo enterrado para jabalí, refuerzo especial para anfibios y estructuras de escape.

Se recordó que la normativa autonómica prevé la necesidad de compensar mediante forestación la pérdida de superficie forestal ocasionada, con un factor entre 2 y 4.

También planteó que se completase el estudio de impacto ambiental con un estudio de incidencia acústica, según lo establecido en la legislación estatal y 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, así como con un estudio de emisión de contaminantes a la atmósfera.

Señaló que el proyecto de construcción debería contar con un plan de vertido de tierras en aplicación del Plan de Gestión Integrada de los residuos de Construcción y Demolición de la Comunidad de Madrid 2002-2011 y de la Ley 5/2003, de 20 de marzo, de Residuos de la Comunidad de Madrid; y también que la obtención de préstamos y la extracción de áridos contarán con la autorización del órgano competente.

La Confederación Hidrográfica del Tajo consideró que sería necesario dimensionar las obras de drenaje con capacidad de desagüe para avenidas extraordinarias de 500 años, sin provocar afecciones a los terrenos colindantes. Solicitó que se tuviesen en cuenta los expedientes de apeo y deslinde en el río Jarama.

El Ayuntamiento de Alcobendas informó que la traza divergente con la R-2 ocupaba una gran cantidad de territorio, dejando un espacio triangular que es prácticamente inútil para cualquier uso urbanístico sin accesibilidad y con un gran impacto acústico, por lo que propuso una serie de alternativas para mejorar desde este punto de vista el trazado.

El Ayuntamiento de Algete señaló que todo el trazado que discurre a través del municipio lo hace por suelo el no urbanizable de protección especial de la Vega del Jarama, afectando a varias vías pecuarias y pudiendo afectar al acuífero. Señaló que la discurre paralela al LIC «Cuenca de los ríos Jarama y Henares» (ES3110001), cruzándolo en dos ocasiones.

Este Ayuntamiento también advirtió de que se producirá un aumento de la presión acústica sobre la urbanización de Santo Domingo, debido al

ruido del tráfico rodado en la nueva autopista, acumulado con el provocado por el sobrevuelo de los aviones del aeropuerto Madrid-Barajas

Así mismo, señaló que el trazado proyectado afectaría a la finca Soto la Heredad de la Torre, donde se está llevando a cabo la reforestación arbórea como medida compensatoria de la afección del proyecto de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid sobre el LIC de la Cuenca de los ríos Jarama y Henares, según declaración de impacto de 30 de noviembre de 2001 de la Secretaría General de Medio Ambiente, así como a la finca Las Huelgas, destinada a formar parte de un parque municipal.

El Ayuntamiento de El Molar alegó que dentro de su término municipal el trazado afectaría a dos polígonos de suelo apto para urbanizar, así como a suelo no urbanizable de protección de espacios forestales.

Amigos de la Tierra, Asociación Cicloturista Pedalibre de Usuarios de la Bicicleta, Madrid Camina, Comisiones Obreras, UGT, Izquierda Unida Comunidad de Madrid, Ecologistas en Acción y Partido Socialista de Madrid, no consideraron que la construcción de esta autopista fuese una solución eficiente ni justificada, y que afectaba al río Jarama, espacio incluido en la Red Natura 2000, por cruzarlo en dos ocasiones, impidiendo su función como corredor biológico y aislándolo de otros hábitat aledaños.

Además, estos colectivos señalaron que no se había tenido en cuenta la acumulación o sinergia del impacto de este proyecto con otras infraestructuras, citando en particular la ampliación del aeropuerto de Barajas.

A la vista de las alegaciones e informes recibidos, el Promotor propuso adoptar algunas modificaciones sobre el proyecto, que se resumen en realizar unos ajustes de trazado en Alcobendas para minimizar la afección sobre el urbanismo del municipio, ajustar la traza en Algete para evitar afectar a la finca Soto de la Heredad y otras dos pequeñas modificaciones del trazado más en el enlace de La Moraleja y el enlace con la M-100 que responden a otras necesidades no ambientales.

Una vez recibido el expediente de la información pública del estudio de impacto ambiental y el estudio informativo en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se constata que las referidas modificaciones no son suficientes para dar un tratamiento ambientalmente adecuado a las cuestiones relevantes puestas de manifiesto en el periodo de información pública, por lo que se solicita al Promotor un desarrollo complementario de los contenidos del estudio de impacto, en lo relativo a:

Concretar las medidas preventivas y correctoras de las afecciones sobre el los LIC «Cuencas de los ríos Jarama y Henares», y «río Guadalix» de manera que se pueda garantizar que no cause daño a la integridad de dichos lugares.

Concretar las medidas correctoras que permitan asegurar el papel como corredores biológicos de los cauces y riberas de los demás arroyos afectados por el proyecto.

Mejorar la precisión de la evaluación del impacto acústico del proyecto sobre la urbanización Santo Domingo, considerando el efecto sinérgico con el producido por el aeropuerto de Madrid-Barajas, y justificar las medidas correctoras necesarias.

Profundizar en el impacto del proyecto sobre la calidad del aire en la localidad de Alcobendas.

## 7. Integración del proceso de evaluación

7.1 Justificación ambiental de la selección de alternativas: Del análisis de las consultas previas y a la vista del estudio de impacto ambiental, el Promotor reduce el alcance del proyecto, y plantea como alternativa más favorable la denominada alternativa Eje Este, tramo 1.1, desde el enlace del Eje Aeropuerto con la M-110 y la R-2, hasta El Molar. Este tramo es común a las alternativas denominadas Este 1, Este 2 y Conexión Este-Oeste.

Tal decisión resulta ambientalmente adecuada, y reduce notablemente los impactos que produciría cualquier alternativa que se desarrolle al norte de El Molar, así como el grupo de alternativas más occidentales. Con esta elección de alternativa se reduce mucho la afección sobre espacios naturales que disfrutan de algún régimen de protección (Parque Regional, espacios en régimen de protección preventiva, lugares Natura 2000, bosques preservados, montes de utilidad pública, etc), limitándose la afección a dos cruces sobre el LIC fluvial del río Jarama y otro más de un ramal sobre el LIC fluvial del río Guadalix, cuyos impactos tienen escasa repercusión cuantitativa y pueden ser fácilmente revertidos mediante labores de restauración.

La conveniencia de seleccionar la alternativa Este y de no prolongar el trazado de esta autopista más allá de El Molar se ve corroborada tras la información pública y las consultas por el informe de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid. La elección de alternativa realizada supone además comparativamente una inferior contaminación atmosférica y menor afección sobre la vegetación natural y sobre los hábitats de la fauna.

7.2 Impactos significativos de la alternativa seleccionada: Los impactos ambientales más significativos de la alternativa seleccionada son:

La afección acústica del proyecto sobre las viviendas próximas a la traza, y en particular sobre la urbanización de Santo Domingo, impacto acumulativo con el derivado del sobrevuelo de los aviones que despegan del aeropuerto Madrid-Barajas.

La afección sobre dos Lugares de Importancia Comunitaria propuestos por la Comunidad de Madrid para su inclusión en la Red Natura 2000, denominados «Cuencas de los ríos Jarama y Henares» (ES3110001), y «Cuenca del río Guadalix» (ES3110003). El principal impacto se deriva del cruce de la autopista sobre el río y su ribera mediante una obra de fábrica de amplia luz, que facilitaría en la fase de explotación que el LIC conserve su aptitud como corredor biológico. El impacto de la ocupación tiene sin embargo escasa repercusión superficial y sería reversible mediante una restauración adecuada. En estas zonas puede haber también molestias por ruido a la fauna, contaminación física de los cauces por arrastre de tierras en época de lluvias, especialmente durante la construcción de los viaductos y el movimiento de tierras, y contaminación del agua por llegada de contaminantes a través de la escorrentía, debido al paso del tráfico y por posibles accidentes de tráfico.

La prevención de la alteración del hábitat en estos lugares obliga a adoptar medidas preventivas y correctoras de estos impactos que permitan asegurar que el impacto residual no resulte significativo, y que la integridad de ambos lugares quede salvaguardada.

Además de los citados cruces con los ríos Jarama y Guadalix, el proyecto también cruza los arroyos de la Vega, Quiñones, Viñuelas, Paeque, Valdearena (Valdecorzos), del Caño (Huertas) y de la Cerca, tributarios del Jarama; y los arroyos del Arenal, de los Cantos (Cañas) y Vargas (Fuente del Pichón), tributarios del río Guadalix. De no adoptarse medidas correctoras, la vegetación de ribera, la funcionalidad del cauce y el papel de estos arroyos como corredores biológicos pueden verse muy negativamente afectados.

La ocupación del suelo, predominantemente agrícola a lo largo de la traza, parte del cual tiene consideración de suelo no urbanizable protegido.

Reducción de la movilidad humana por intercepción de caminos y de vías pecuarias.

La barrera que constituye la autovía al paso de la fauna. Si bien en todo el tramo no abundan los ungulados u otros grandes mamíferos, sí existen micromamíferos, reptiles y anfibios que utilizan principalmente las riberas de los ríos y arroyos como corredores.

El proyecto absorberá parte del tráfico de la autovía A-I, separándolo del núcleo urbano de Alcobendas, aglomeración urbana donde actualmente se dan unos niveles de NO<sub>2</sub> y de partículas que superan los umbrales establecidos por la legislación nacional, y que en buena parte son atribuibles al tráfico de la actual A-I y al tráfico urbano de Alcobendas. En igualdad de las demás condiciones, la separación y alejamiento de parte del tráfico que actualmente circula por la A-I del casco urbano puede contribuir, en principio, a mejorar la calidad del aire de este núcleo.

## 7.3 Condiciones ambientales al proyecto:

Sobre el proyecto evaluado: Dado que el estudio informativo se ha elaborado para el tramo entre Madrid y Santo Tomé del Puerto, pero posteriormente la evaluación de impacto ambiental se ha realizado solamente para el tramo comprendido entre el enlace del Eje Aeropuerto con la M-110 y la R-2, y la denominada circunvalación de El Molar, el proyecto constructivo deberá contemplar la conexión final de este tramo con la actual autovía A-1 en El Molar, de manera que el proyecto pueda ponerse en servicio de manera autónoma.

Los préstamos, vertederos, zonas auxiliares, nuevos caminos y las plantas de áridos o asfálticas no han sido incluidos en el estudio de impacto ambiental, y por tanto no son objeto de la presente evaluación.

Para evitar impactos acústicos sobre las zonas urbanas:

De acuerdo con el estudio de afecciones acústicas complementario presentado por el Promotor, el único emplazamiento donde deben adoptarse medidas especiales para cumplir los umbrales establecidos por el Decreto 78/1999, que regula el régimen de protección contra la contaminación acústica en la Comunidad de Madrid, así como las ordenanzas municipales, es la urbanización de Santo Domingo en Algete, donde a la repercusión acústica del proyecto se añade el impacto acústico derivado del sobrevuelo de los aviones del aeropuerto Madrid-Barajas.

En las inmediaciones de esta urbanización, con el fin de que la afección acústica del proyecto, en combinación con la del sobrevuelo de aviones, resulte inapreciable, la traza de la autopista deberá desplazarse hacia el este, alejándose del límite de la zona urbana un mínimo de 365 m. El límite oriental de este desplazamiento lo marca el punto del cauce del río Jarama de coordenadas (452518, 4498860), en el que el río comienza a describir un meandro abandonado que también posee un soto en aceptable estado de conservación, que no debe ser afectado por las obras.

Además de lo anterior, el proyecto constructivo del nuevo trazado resultante incluirá la dotación de pantallas acústicas absorbentes (índice de absorción entre 4 y 8 dB) para el tramo de la autopista paralelo a esta urbanización donde el efecto combinado del ruido de la carretera combinado con el del tráfico aéreo suponga un incremento en los niveles de ruido de más de 0,5 dB.

Para garantizar la integridad de los lugares Natura 2000 afectados:

Los cruces con el río Jarama se realizarán mediante sendos viaductos, con una luz de al menos 99 m. en el caso del viaducto del pk. 8,76, y de 132 m. para el viaducto del pk. 12,04. La altura del viaducto sobre el cauce será de al menos 15 m.

Para los dos cruces de la autopista con los Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) propuestos «Cuencas de los ríos Jarama y Henares» (ES3110001), y «Cuenca del Guadalix» (ES3110003), el proyecto incluirá la delimitación detallada de la superficie sobre la que es estrictamente necesario intervenir en la fase de construcción. Estas superficies no superarán las 0,745 ha. ocupadas por hábitat naturales en el caso del primer LIC, y de 0,24 ha. en el caso del segundo. El pliego de condiciones técnicas señalará la obligación al contratista de cercar efectivamente y señalizar esta superficie, y de no realizar ninguna actuación, incluido el tránsito de vehículos y maquinaria, la acumulación de materias o instalaciones, la realización de vertidos o el empleo del fuego, que pueda suponer una alteración negativa del resto del LIC, estableciendo una fórmula de penalización para el caso contrario.

Toda la superficie del LIC afectada por las obras será restaurada en el plazo de 1 año desde la finalización de las mismas. A tal efecto, se perfilarán las zonas afectadas por excavaciones o movimientos de tierras, dando al terreno en cada punto un perfil coherente con el que le correspondería en la sección natural del valle fluvial antes de la intervención. Se restablecerá el perfil natural del lecho fluvial, dotándole al menos de un cauce sinuoso e irregular de estiaje, y de un cauce amplio de avenidas. Para restablecer el perfil de las riberas, se procurará recrear una amplia franja de ribera de cota lo más baja posible, de manera que el nivel del suelo esté muy próximo al nivel del freático y la probabilidad de éxito en la implantación de vegetación ribereña sea máxima. En este perfilado del terreno el acabado tendrá un grado de irregularidad, para mejorar su integración natural y paisajística. Tras la naturalización del perfil del terreno, se aportará tierra vegetal para la realización de las plantaciones.

En la recreación de la vegetación de ribera se emplearán exclusivamente especies autóctonas, ubicándolas en el perfil de la ribera de forma acorde con sus requerimientos ecológicos: En el cauce de avenidas *Salix salviifolia*, *S. atrocinerea* y *S. alba*. En las partes más bajas de la ribera *Populus nigra*, *Populus alba* (variedades exclusivamente autóctonas) y *Fraxinus angustifolia*. En las partes de ribera externas *Fraxinus angustifolia*. Al exterior de la zona con hidromorfía edáfica *Quercus ilex* subsp. *ballota*. Las plantaciones se realizarán con material de la misma procedencia genética y por hoyos, que en ningún caso se presentarán en alineaciones regulares, y con densidades no inferiores a 700 plantas/ha. Las marras deberán ser repuestas, hasta la completa consolidación de la vegetación implantada en la zona.

La superficie de estas plantaciones será de al menos el cuádruplo de la superficie de vegetación natural de los LIC que haya sido efectivamente afectada por el proyecto. Su localización se centrará en los puntos de cruce de la autopista con los LIC (restauración de la vegetación afectada en la fase de obras), y en sus zonas adyacentes que estén actualmente ocupadas por cultivos agrícolas (mejora neta de la superficie del hábitat 92A0 en el LIC, y del papel del LIC como corredor ecológico).

Toda la escorrentía del proyecto susceptible de acceder a cualquiera de estos dos LIC deberá ser encauzada y tratada en un conjunto de balsas de decantación y desengrasado, cuyo dimensionado debe justificarse en el proyecto constructivo. Dichas balsas deben ser objeto de mantenimiento y limpieza tras cada periodo de precipitaciones copiosas.

Se instalarán pantallas acústicas en los dos cruces sobre el río Jarama y el cruce sobre el río Guadalix, en toda la longitud de los viaductos prolongada 100 m. a cada lado. Las pantallas se instalarán en ambos bordes de las plataformas de la carretera. Se procurará un diseño de junta de dilatación en los viaductos que minimice el impacto acústico. Así mismo, se instalarán pantallas acústicas en los tramos de autopista que discurren a una distancia inferior a 240 m. del LIC, en el borde de la plataforma que da vistas a dicho LIC. Las pantallas serán traslúcidas para evitar sombrear el suelo.

Para recuperar los demás arroyos afectados: Los cruces con los arroyos más importantes se realizarán mediante puentes o viaductos con una luz mínima de 33 m: Arroyo de la Vega, Quiñones, Paeque (2 crices) y Viñuelas. En todos ellos se realizará tras las obras la restitución del perfil natural del terreno y la restauración de la vegetación de ribera en los mismos términos señalados anteriormente para los cruces del proyecto con lugares Natura 2000, de forma que se garantice su aptitud como corredores biológicos.

Así mismo, se dispondrán balsas de decantación en las márgenes de los cauces principales que cruce la carretera. En el proyecto de construcción se estudiará la posibilidad de que donde estén situadas una balsa tipo prensa y otra de decantación, sirva la misma balsa para las dos aplicaciones una durante las obras y otra después.

Para evitar afecciones hidrológicas: Las medidas señaladas por la Confederación Hidrográfica del Tajo para la protección del dominio público hidráulico son:

Toda actuación que se realice en dominio público hidráulico o en la zona de policía de cualquier cauce, definida por cien metros de anchura medidos horizontalmente a partir del cauce, deberá contar con la preceptiva autorización por parte de la Confederación Hidrográfica del Tajo.

El desarrollo del proyecto de construcción de cada viaducto tendrá en cuenta el correcto desagüe de las aguas de cada cauce, dejando siempre espacio suficiente para que pasen las avenidas extraordinarias con periodo de retorno de 500 años.

Se han de respetar las servidumbres de 5 metros de anchura de los cauces públicos, y tener en cuenta los deslindes del dominio público hidráulico efectuados.

Dentro del dominio público hidráulico, no se autorizará en ningún caso la construcción, montaje o ubicación de instalaciones destinadas a albergar personas.

Por otro lado, para evitar que en la fase de construcción la contaminación por sedimentos procedentes de los movimientos de tierras, se coloquen barreras de retención de sedimentos.

Para prevenir afecciones sobre el patrimonio arqueológico y paleontológico: Se realizará una prospección arqueológica previa al inicio de las obras, y un seguimiento y control de las mismas vigilando la posible aparición de restos, y siguiendo las indicaciones del arqueólogo autorizado que indicará las zonas a prospectar, así como de la Consejería de Educación y cultura de la Comunidad de Madrid.

Conjuntamente con lo anterior, también se realizará una prospección paleontológica de la zona previa al inicio de las obras, y un seguimiento y control de las mismas.

Si durante las obras se encuentran restos y objetos con valor paleontológico o arqueológico, el promotor o la dirección facultativa de la obra deben paralizar inmediatamente los trabajos, proteger los restos y comunicar, en plazo de cuarenta y ocho horas, su descubrimiento a la Consejería de Educación y Cultura de la Comunidad de Madrid.

Para mantener la permeabilidad territorial: El proyecto constructivo incluirá la reposición o sustitución alternativa de los pasos de los caminos y vías pecuarias afectados por el proyecto. En el caso de caminos públicos o de vías pecuarias, se actuará de acuerdo con sus respectivas administraciones gestoras, municipal en el primer caso y autonómica en el segundo, para que la efectividad de la reposición quede garantizada.

Resto de condiciones señaladas por el estudio de impacto ambiental: El promotor deberá seguir el resto de medidas preventivas y correctoras señaladas por el estudio de impacto ambiental para la mejor protección del medio ambiente, siempre que resulten compatibles con las anteriormente expuestas, y que se enumeran a continuación:

Localización de vertederos, zonas auxiliares y apertura de nuevos caminos.

Jalonamiento de las actividades de obra y de otros elementos ambientalmente valiosos.

Retirada y conservación de la capa de tierra vegetal.

Control del movimiento de la maquinaria y de la emisión de polvo.

Prohibición de arrojar vertidos contaminantes al suelo o a los cauces.

Control de la ejecución de actividades molestas para la fauna sensible.

Prevención de molestias por el ruido en la fase de obras.

Prevención de incendios.

Tratamiento de residuos y gestión de contaminantes.

Cerramientos reforzados en su parte inferior para impedir el paso de la fauna. Es mejor que sea una malla única que una malla ligera con una malla reforzada en su parte inferior.

Pasos de fauna. Además de los pasos ya señalados que se apoyan en los ríos y arroyos afectados por el proyecto, se dispondrán otros pasos para anfibios, reptiles y micromamíferos con anchura mínima de 1,5 ms, sirviendo al efecto los drenajes adaptados, así como pasos para lepidóridos, tejones y ginetas con una anchura mínima de 4 metros.

Dispositivos de escape para la fauna que haya quedado atrapada dentro de la traza.

Restauración y revegetación de taludes, zonas auxiliares, riberas alteradas, pasos de fauna, entorno de viaductos, glorietas y enlaces. Se hidrosiembrarán los terraplenes y los desmontes con suelo que son los desmontes 2:1. Las medianas cumplirán únicamente su papel de dividir visualmente las calzadas, de manera que no supongan un lugar especialmente atrayente para la fauna.

Restauración de vertederos.

Tratamiento paisajístico visual de viaductos.

#### 8. *Plan de vigilancia ambiental*

El estudio de impacto ambiental contempla la elaboración de un Programa de Vigilancia Ambiental para comprobar la eficacia de las medidas protectoras y correctoras y controlar su correcta ejecución, así como para detectar impactos no previstos en el Estudio de Impacto Ambiental y adoptar las medidas correctoras correspondientes. Se lleva a cabo durante las obras y durante la fase de explotación del Proyecto.

De acuerdo con el estudio de impacto ambiental, los principales aspectos a vigilar durante las obras serán:

Localización de vertederos.

Localización de las estructuras temporales.

Prospección y control arqueológico y paleontológico.

Jalonamiento de protección de áreas sensibles, añadido al jalonamiento habitual de la obra.

Supervisión de los efectos sobre los lugares de importancia comunitaria afectados por el proyecto.

Gestión de contaminantes.

Correcta implantación de las medidas recuperación ambiental de las zonas afectadas temporalmente por la obra.

Comprobar la efectividad de la colocación de barreras de sedimentos.

Se vigilará la correcta construcción de pasos de fauna, cerramientos y dispositivos de escape para la fauna.

Permeabilidad territorial y restitución de vías pecuarias. Se revisará que las nuevas vías sean operativas.

Una vez construida la carretera y durante su puesta en marcha, el seguimiento se centrará en:

Realización de mediciones acústicas con el fin de confirmar los valores de reducción acústica que se esperaban conseguir tras la instalación de las pantallas antirruído.

Seguimiento de los efectos del proyecto sobre los lugares Natura 2000.

Se ha de vigilar la estabilidad de los taludes, la adecuación de los riegos, el estado sanitario de las plantaciones y su correcto arraigo.

Se controlará la correcta restauración de las riberas.

Control del mantenimiento de las balsas de decantación y desengrasado, cunetas y drenajes.

Vigilancia de la funcionalidad de los pasos de fauna.

Vigilancia del mantenimiento de los cerramientos.

#### 9. *Conclusión*

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha de 30 de junio de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto «Variante de la carretera N-I: Tramo comprendido entre la M-40 y El Molar», concluyendo que se considera ambientalmente viable al no observarse impactos adversos significativos con el diseño finalmente presentado a declaración de impacto ambiental, con los controles y medidas correctoras propuestas por el promotor.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General de Carreteras para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto.

Madrid, 3 de julio de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

