

#### Ubicación del proyecto:

El proyecto modificado coincide en planta con el proyecto original; la rasante se baja de cota con respecto a éste en una parte del trazado, discurrendo ahora en túnel en una longitud de unos 1.850 m.

#### Características del potencial impacto:

Como conclusión del estudio de impacto ambiental se deduce que la «Modificación de la propuesta de Variante Este» presenta una pequeña minimización de los impactos valorados con respecto a la «Alternativa B adecuada a la DIA», siendo la alternativa B sobre la que se formuló la declaración de impacto ambiental.

Es destacable la minimización del impacto paisajístico, eliminación del efecto barrera y eliminación del ruido en la fase de explotación en el entorno del espacio protegido del Cerro de San Cristóbal y del polígono industrial del Cerro de San Cristóbal de la propuesta modificada.

Por tanto, la modificación de la propuesta de Variante Este se considera globalmente más idónea desde el punto de vista ambiental que la alternativa B del proyecto original en las fases de construcción y explotación.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 18 de diciembre de 2006, se concluye que el proyecto, en su versión modificada según se ha señalado con anterioridad, es viable ambientalmente al no observarse impactos adversos significativos, por lo que resuelvo:

No someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente ([www.mma.es](http://www.mma.es)), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Madrid, 19 de diciembre de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

## 1714

*RESOLUCIÓN de 19 de diciembre 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 «Optimización funcional de la Autovía A-42 entre Plaza Fernández Ladreda y Torrejón de la Calzada (Madrid)», promovido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

La presente resolución se adopta de conformidad con lo establecido en el artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

### 1. Objeto y justificación del proyecto

El objeto del proyecto es la realización de un carril BUS, entre la Plaza de Fernández Ladreda y Parla Sur, y la mejora del funcionamiento y aumento de la capacidad de la autovía A-42 entre la plaza de Fernández Ladreda y el límite de la provincia de Madrid, de acuerdo con las intensidades y características del tráfico existente y futuro, así como la remodelación de accesos.

Esta modificación de la autovía se plantea para solucionar el problema generalizado de congestión de tráfico que presenta esta vía en la actualidad, en ambos sentidos de circulación, mediante la adición de un tercer carril por sentido, entre Getafe Norte y el límite de la Provincia de Madrid, y además, con el objeto de mejorar el tráfico de autobuses y de vehículos particulares, se tiene previsto la ejecución de una plataforma de dos carriles de circulación, que será de utilidad exclusiva de autobuses.

Al Estudio Informativo, del tramo citado, se ha añadido un Documento Complementario, donde se indica el soterramiento del vial, en el Término Municipal de Getafe, en base al acuerdo entre el Ministerio de Fomento y el citado Ayuntamiento, igualmente sometido a información pública.

Por último se estudia la reordenación de todos los accesos existentes fuera de norma actualmente así como la remodelación de los enlaces y carriles de aceleración y desaceleración.

### 2. Tramitación

El proyecto contemplado en el Estudio Informativo: «Optimización Funcional de la Autopista A-42 entre la Plaza de Fernández Ladreda y Torrejón de la Calzada» está comprendido en el apartado Proyectos de Infraes-

tructura del grupo 6 del anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, modificado por la Ley 6/2001, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Conforme con el artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió con fecha 20 de julio de 2004 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la memoria resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 30 de septiembre de 2004, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas a las consultas efectuadas.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de ambas informaciones pública mediante la publicación en el BOE de 23 de febrero de 2005, y la del estudio complementario en el BOE de 21 de abril de 2006.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 17 de abril de 2006, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente consistente en el estudio informativo, estudio complementario, estudio de impacto ambiental y resultado de las dos informaciones públicas realizadas.

### 3. Descripción del proyecto

Las obras de las que se analizan en el estudio informativo sus implicaciones ambientales están situadas en la Comunidad de Madrid, en su sector sur, ocupando terrenos de los términos municipales de Madrid, Leganés, Getafe, Fuenlabrada, Parla, Torrejón de la Calzada, Cubas de la Sagra y Casarrubuelos, comprendiendo este tramo una longitud de 26 km. y quedando circunscrito al corredor de la actual autovía A-42 y a su entorno próximo al no contemplarse variantes de su trazado.

En el Término Municipal de Getafe, el proyecto se desarrolla casi en su totalidad soterrado.

Se han propuesto cuatro soluciones: C-F-G y H.

La Solución C, incluye la ampliación a tres carriles en todo el tramo del trazado de la autovía A-42, así como vías de servicio laterales de dos carriles y remodelación de los enlaces para que permitan el cambio de sentido (excepto en los enlaces de la M-40, la M-50 y el Sector III de Getafe) Propone que todas las conexiones con los diferentes enlaces se realicen a través de las vías de servicio, excepto determinados movimientos en los enlaces de la M-40 y la M-50, en los que se conecta directamente con las calzadas principales de la autovía. En el resto de enlaces se han dispuesto glorietas. Se remodelarán todos los pasos superiores, excepto los de la M-40, la M-50 y el enlace del sur de Parla. Se verán afectadas varias estaciones de servicio entre los pp.kk. 5+900 y 13+500, por la margen derecha y 18+800 por ambas márgenes.

La Solución F, propone las siguientes actuaciones:

Desde el inicio hasta el enlace de El Bercial (p.k. 11+000) no se incluyen modificaciones en la calzada, al disponer esta de tres carriles por calzada.

Desde el enlace de El Bercial, hasta el enlace de Parla Norte (p.k. 19+300) se aumentará la anchura de las calzadas para disponer de tres carriles, de 3,5 m. de anchos cada uno con sus correspondientes arcenes.

Desde el enlace de Parla Norte, hasta el final del tramo se incrementará en un carril por sentido la anchura de las calzadas existentes.

Adicionalmente a lo anterior, desde el inicio de tramo hasta el enlace de Parla Sur, inclusión de una plataforma de dos carriles (uno por sentido) para uso exclusivo de autobuses.

Además se incluye en la solución la remodelación de algunos de los enlaces actuales demolición de los pasos superiores y creación de nuevas conexiones.

La Solución G, propone las mismas actuaciones que la solución C, e incluye la ejecución de una calzada adicional reservada para el tráfico exclusivo de autobuses con dos carriles, la ejecución de tres carriles para cada calzada del tronco de la autovía y la disposición de vías de servicio laterales.

Hay que reseñar que la falta de espacio en algunas zonas, no permite mantener en todo momento la sección tipo teórica, como ocurre con el enlace con la M-40 y el enlace de Getafe Sur, por el entorno urbano, optándose por la supresión de las vías de servicio absorbidas por el tronco de la autovía, con un carril más, siendo la longitud del plano afectado de unos 1600 m.

Otra zona conflictiva es la situada entre los pp.kk. 17+500 y 19+500 (zona industrial de Fuenlabrada), donde se ha optado por reducir el

ancho de los arceles, eliminar las cunetas entre el tronco y la vía de servicio y los arceles de los mismos.

Se verán afectadas varias estaciones de servicio entre los pp.kk. 5+900 y 13+500, por la margen derecha y 18+800 por ambos márgenes.

La calzada adicional entre Fernández Ladreda y el enlace de Parla Sur, se ha ubicado en el centro de la plataforma de la autovía y se han previsto las conexiones con los túneles de entrada y salida del nuevo intercambiador, permitiendo el acceso directo a la calzada central desde el mismo.

Esta solución, que es la elegida por la Dirección General de Carreteras, en base al análisis multicriterio, supone la demolición de todos los pasos superiores existentes en el corredor actual, y tan solo se respetarían los enlaces de la M-45 y M-50, y la elaboración de nuevos accesos.

Finalmente la Solución H, es como la solución C pero propone la inclusión de dos carriles para circulación exclusiva de autobuses, situados en el lado izquierdo de las vías de servicio. Contempla como las otras soluciones las demoliciones de pasos elevados ya citados.

#### 4. Factores ambientales relevantes del entorno del proyecto

Como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental, de la zona de las actuaciones a realizar, destacan los siguientes:

El medio físico no plantea demasiados condicionantes ambientales a la solución elegida. Los factores a tener en cuenta serán la calidad del aire y los niveles sonoros, con una influencia directa sobre la calidad de vida de la población, y la hidrología por la presencia de diversos cauces de poca entidad (arroyos) de carácter estacional y con cierto grado de contaminación.

La geomorfología, características del área de actuación presenta un relieve suave y homogéneo, y respecto a la geología, no hay presencia de Puntos de Interés Geológico en la zona.

El paisaje general de la comarca está muy degradado, pero existen elementos aislados que por sus características y su singularidad, destacan, como son el Cerro de la Cantueña y varios pequeños tramos de arroyos con vegetación de ribera.

La vegetación natural se limita a escasos reductos de vegetación de ribera, donde se albergan buena parte de la flora leñosa que existe en el ámbito del estudio, a pesar de que la mayoría de los cursos fluviales, se encuentran desprovistos de vegetación. Los arroyos de las Cárcavas, Guatén y Culebro, soportan algo de vegetación riparia, mayoritariamente reducida a una fila de árboles que acompaña a la vega, formada por chopos, olmos, zarzas, juncos y en el arroyo Guatén, se ha observado además la presencia de espadañas.

Los cultivos, del área sur del estudio, actualmente en claro retroceso, son de tres tipos: secano, con sus superficies cerealistas, algunos regadíos de poca entidad y el olivar.

La vegetación arbórea destaca en parques y zonas verdes, con plantaciones ornamentales de gran extensión, como sucede con el parque Emperatriz María de Austria, situado al inicio del ámbito del estudio, con acacias, pino piñonero, cedro del Líbano, plátanos, álamo blanco, etc. y la «Casa de Oficios de Recuperación Ambiental» del Cerro de la Cantueña en Fuenlabrada, con pino piñonero, retama, cantueso, romero y otras como el guingo.

En relación con la Fauna, el Estudio de Impacto Ambiental presenta un catálogo de las áreas próximas a la zona, donde se incluyen 127 especies, que ha sido elaborado mediante recopilaciones bibliográficas, consultas al Departamento de Especies Protegidas de la Comunidad de Madrid y observaciones de campo, y que abarca una zona muy amplia, con características distintas a las que tiene en la actualidad, que la hacen incompatible con cualquier actividad biótica, según se ha comprobado durante la visita de campo.

En relación con el Patrimonio Cultural, la zona presenta una alta potencialidad en recursos arqueológicos y paleontológicos, pero en el área de actuación directa, no existen elementos catalogados de dicho patrimonio que puedan verse afectados por las actuaciones propuestas.

Las Vías Pecuaria, que atraviesan el actual trazado de la N-42, según inventario de las mismas nos indica la presencia de 1 cordel, 11 veredas y 1 colada a lo largo de todo el recorrido.

#### 5. Tratamiento del análisis de alternativas

Dadas las características del proyecto, que tiene que adaptarse a las infraestructuras existentes, se considera una sola alternativa, a la que se han propuesto cuatro soluciones, ya descritas en el apartado 3 de este documento.

En base al análisis multicriterio, la Dirección General de Carreteras ha propuesto la solución G como la más conveniente de cara a la actuación a realizar.

#### 6. Consultas previas

Se han recibido un total de 9 respuestas de los 25 consultados, de las cuales 3 corresponden a organismos oficiales, 5 ayuntamientos y 1 a una asociación ecologista.

La Confederación del Tajo establece determinadas acciones de conservación y mejora del sistema hidráulico, para evitar impactos relacionados con el drenaje, conservación de cauces naturales, la erosión y el arrastre, evitar la contaminación de las aguas y medidas para garantizar la permeabilidad de la fauna de ribera y de las afecciones sobre los ecosistemas.

La actuación no afecta a ningún espacio natural protegido, presentando los terrenos con un alto grado de antropización, según informa la Dirección General del Medio Natural de la Comunidad de Madrid.

Sería necesario que en el Estudio de Impacto Ambiental, estuvieran detalladas las zonas de ocupación temporal, la realización de un estudio acústico, las posibles afecciones a los recursos hidrológicos, correcta gestión de los residuos, determinar las posibles afecciones a las vías pecuarias, minimizar la contaminación atmosférica y establecer un plan de seguimiento y vigilancia ambiental, según indica la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid.

Al no desarrollarse una nueva traza, no han de producirse afecciones ambientales, con la excepción de la ocupación del suelo, según indica el Ayuntamiento de Leganés.

El estudio de impacto ambiental ha de incorporar un estudio acústico, y sus medidas correctoras si son necesarias, una valoración ambiental detallada de las pantallas vegetales ya instaladas y de futura instalación, que puedan verse afectadas por el proyecto, según informa el Ayuntamiento de Getafe.

La construcción de un hospital en la parcela sur del enlace de Parla, se deberá tener en cuenta por la elevada sensibilidad de la actividad sanitaria respecto a los posibles ruidos ocasionados por una estructura vial, según indica el Ayuntamiento de Parla.

Cualquier ampliación de la anchura de la autovía, se deberá realizar hacia la margen izquierda de la misma en el sentido Madrid-Toledo, ya que al no reducir la distancia entre las viviendas y la autovía, se evitaría tener que adoptar medidas de protección acústica extraordinarias, según el Ayuntamiento de Torrejón de la Calzada.

El estudio de impacto ambiental debe contemplar la inclusión de pasarelas peatonales y barreras acústicas y una valoración precisa de afecciones que se originarán sobre el arroyo Culebro y el Tajapiés, según solicita el Ayuntamiento de Fuenlabrada.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife) señala la presencia próxima pero no coincidente con la zona de actuación, de la IBA n.º 2 (Torrejón de Velasco-Secanos de Valdemoro), en el tramo final del recorrido. Informa de la presencia en la misma de algunas especies vulnerables y de interés especial y solicita un estudio del posible impacto sobre la avifauna y una planificación en las actuaciones en la fase constructiva, para evitar molestias a la misma, en determinadas épocas, así como las medidas correctoras y el programa de vigilancia ambiental a emplear.

Se ha comprobado, mediante la visita a la zona, el alejamiento del área de actuación de la IBA al estar separadas ambas zonas por instalaciones de uso industrial y urbano, siguiendo el actual plan urbanístico del municipio donde se ubica.

La relación nominal de los organismos consultados y las respuestas recibidas se refleja en el cuadro siguiente:

Relación de consultados	Respuestas Recibidas
Dirección General de la Biodiversidad .....	-
Confederación Hidrográfica del Tajo .....	X
Delegación del Gobierno en Madrid .....	-
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid .....	X
Dirección General de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid .....	-
Dirección General del Medio Natural Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid .....	X
Cátedra de Ecología de Ciencias Biológicas de la U.A. de Madrid .....	-
Instituto Geológico y Minero de España .....	-
A.D.E.N.A. ....	-
Ecologistas en Acción de Madrid .....	-
S.E.O. ....	X
F.A.T. ....	-
Grenpeace .....	-
Amigos de la Tierra de España .....	-
Asociación Ecologista «El Soto» .....	-
La Casa Verde .....	-

Relación de consultados	Respuestas Recibidas
Ayuntamiento de Parla . . . . .	-
Ayuntamiento de Torrejón de La Calzada . . . . .	X
Ayuntamiento de Cubas de la Sagra . . . . .	-
Ayuntamiento de Casarrubuelos . . . . .	-
Asociación Española de E.I.A. de Ambiental . . . . .	-
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid . . . . .	X
Ayuntamiento de Getafe . . . . .	X

### 7. Alegaciones formuladas

Durante los periodos de información pública se han presentado un total de 39 alegaciones de las que 27 corresponden al Estudio Informativo y 12 al Complementario, de las que 11 fueron realizadas por organismos públicos, 1 por asociaciones ecologistas y 27 a particulares.

Los aspectos ambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

Los condicionantes que han de cumplirse en la redacción del proyecto de construcción y durante la ejecución de las obras, para evitar impactos sobre la hidrología de la zona, incluyendo los vertidos a cauce público procedentes del drenaje de las infraestructuras, constituye el informe de la Confederación Hidrográfica del Tajo.

Deberán fijarse las dimensiones de los cruces de las líneas férreas atravesadas, con el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), así como las condiciones para la posterior ejecución de las obras, según indica la Dirección General de Ferrocarriles.

Para garantizar una adecuada protección ambiental del proyecto, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid, indica las siguientes necesidades: descripción detallada del proyecto, predicción de niveles sonoros generados, control de residuos y vertidos, protección del Arroyo Butarque, realización de prospecciones arqueológicas, plan de vigilancia ambiental y definición contractual de las medidas protectoras y correctoras.

Las afecciones de mayor consideración han de ser las acústicas, y además se solicita que en el proyecto de construcción se concrete tanto el volumen como el destino final de las materias primas, residuos de construcción y demolición, que deberán cumplir con la legislación vigente (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), así como de la ubicación de instalaciones auxiliares y medidas correctoras, es lo que indica la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid, en su alegación.

El Ayuntamiento de Getafe informa desfavorablemente al Estudio Informativo inicial, ya que la opción elegida, era incompatible con el planeamiento urbanístico del municipio, repercutía de manera negativa en la ciudad, por el aumento de impactos ambientales sobre el medio y la población. Posteriormente comunica su acuerdo, con el soterramiento y propuestas del «Estudio Complementario del tramo M-45-Enlace Getafe Sector Sur».

Ecologistas en Acción, destaca la importancia del Parque urbano Emperatriz María de Austria, catalogado como Zona Verde Singular, así como el barrio Zofío de Usera, solicitando que en el proyecto de construcción sean respetadas sus superficie y que las áreas de acopio y maquinaria para las obras, no se ubiquen en zonas verde así como que se implanten pantallas acústicas en los tramos de las zonas verdes indicadas.

No realizar el soterramiento por repercusiones comerciales (eliminación del efecto escaparate, en su negocio actual), y demandar cuatro carriles por sentido con ampliación de la calzada a ambos lados así como un estudio más detallado entre los pp.kk. 15,300 y 17,850 y el enlace con la M-506, son las alegaciones de Laredo Inicativas S.L. y 7 particulares más, respecto al Estudio Complementario.

El resto de las alegaciones, correspondientes a particulares, no indican afecciones ambientales, pues se refieren a actuaciones de ocupación de determinadas áreas de las que son propietarios, que han de ser incorporadas al nuevo carril.

### 8. Integración del proceso de evaluación

La construcción de la vía, será la que origine las afecciones más relevantes, aunque la mayoría de carácter reversibles al finalizar las obras o por correcciones aplicadas.

En la fase de explotación las causas de alteración son muy diferentes y se centran en la ocupación permanente del espacio por la nueva infraestructura

Los impactos significativos de las diferentes alternativas atendiendo a las peculiaridades del medio donde se insertan son:

**Contaminación del aire:** La emisión de polvo, partículas y gases contaminantes durante la fase de construcción es un impacto de magnitud baja. Se reducirá el nivel de polvo, mediante riegos periódicos y transporte de materiales tapados.

Las emisiones de gases contaminantes durante la fase de explotación disminuirán respecto a la situación actual al favorecerse la fluidez del tráfico y disminuir los atascos y retenciones que actualmente se originan, siendo el impacto positivo y de magnitud moderada, según el estudio informativo.

**Contaminación acústica:** En la fase de construcción puede aumentar algo, pero en general producirá un efecto de magnitud baja y compatible respecto a la situación actual.

En la fase de explotación, el incremento del ruido por el aumento de la circulación de vehículos será fuerte en algunos puntos, y más moderada en otros. La colocación de pantallas acústicas en zonas próximas a áreas habitadas o de uso social, disminuirá el efecto sonoro sobre las mismas.

**Hidrología:** Los arroyos Guatén, Culebro y Butarque pueden verse afectados. El resto de arroyos y vaguadas de la zona no, ya que las obras se desarrollan en el cruce de los mismos con la plataforma actual de la A-42. El arroyo Guatén es el más importante, y es atravesado por la solución elegida a lo largo de 15m., el Culebro puede verse afectado por la necesidad de estructuras pequeñas, que pueden alterar la morfología del cauce y su dinámica fluvial, a pesar del carácter estacional de su corriente.

El arroyo Butarque, al estar canalizado, propicia que las afecciones se consideren menores.

La longitud total del cauce afectado es de 70 m.

En estas actuaciones, se tomarán medidas oportunas para evitar las afecciones a su vegetación de ribera y a la contaminación de las aguas superficiales por vertidos incontrolados líquidos o sólidos.

**Vegetación:** Las afecciones son en general de escasa magnitud en gran parte de la zona, con presencia de cultivos en la parte sur. No hay afecciones a especies protegidas o amenazadas.

La coincidencia de la actuación, con el Parque Emperatriz María de Austria, al comienzo del recorrido, posibilita la ocupación parcial de una franja del mismo con eliminación de algunos de sus árboles.

Se adaptarán medidas protectoras, de restauración y compensatorias si se produce alguna afección sobre el mismo por la realización de las obras.

**Fauna:** Debido a la escasa magnitud de las actuaciones que se van a desarrollar sobre la calzada actual de la A-42, o en sus márgenes próximas e inmediaciones, así como al elevado grado de deterioro existente, se prevé un escaso nivel de incidencia sobre la fauna que habita el entorno.

Sobre la fauna cerealista incluida en la IBA, en el límite sur de la actuación, no se prevén impactos reseñables por su alejamiento actual, no obstante se aplicarán medidas preventivas durante la fase de construcción como es un calendario de actuaciones, tal como se describen en el Estudio del Impacto Ambiental.

**Espacios naturales:** según la legislación vigente, ningún espacio natural protegido, está incluido en el ámbito de la actuación, el más próximo es el IBA denominado Torrejón de Velasco-Secanos de Valdemoro situado junto a la autovía, entre el cruce de la A-42 con la M-4304, al final del tramo, sobre el que no habrá incidencias relevantes por los motivos anteriormente reseñados.

No obstante se aplicarán medidas protectoras, correctoras y complementarias, si fueran necesarias, en el sentido que indica el promotor.

**Patrimonio cultural:** la zona es de potencialidad arqueológica, y paleontológica, por lo que son necesarias prospecciones antes del comienzo de las obras., en coordinación con la Consejería de Cultura de la Comunidad de Madrid.

No se prevén afecciones sobre el patrimonio arquitectónico, histórico-artístico, monumental o etnológico, en la zona del proyecto.

En relación con las vías pecuarias, todas las existentes lo hacen por el mismo lugar de la A-42, no obstante siempre habrá una reposición de las mismas que faciliten su uso actual.

**Residuos:** Por el aumento de los residuos debidos a la modificación de los accesos actuales y el soterramiento proyectado en el Término Municipal de Getafe, se aplicará una correcta eliminación de los mismos, según la Ley 5/2003, de 20 de marzo, de Residuos de la Comunidad de Madrid, que incluye el Plan de Gestión Integrada de Residuos de Construcción y Demolición de la Comunidad de Madrid.

De acuerdo con los escritos de alegaciones recibidas y como consecuencia de los análisis realizados sobre ellas, la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, propone las siguientes prescripciones a cumplir en el Proyecto de Construcción:

1. Se modificarán los ramales del enlace de Villaverde, con objeto de mejorar el acceso a la vía de servicio de la A-42 de los vehículos procedentes de Villaverde y Leganés Norte en dirección Toledo.

2. Se modificará la definición del enlace de la M-40 con la A-42 con el fin de incluir además de la conexión con la calzada principal, las conexiones de los ramales procedentes de la M-40 con la vía de servicio de la A-42 en sentido Toledo.

3. Se mantendrá la adecuada coordinación con la Comunidad de Madrid, para compatibilizar las actuaciones en la A-42 con los enlaces con la M-506 y la nueva carretera M-410.

4. Se estudiará con todo detalle la reposición de los accesos a instalaciones existentes.

5. Se estudiará el trazado de los viales a proyectar procurando reducir al máximo la ocupación de los terrenos, en zonas que afecten a instalaciones existentes y que puedan condicionar de manera importante su actividad actual.

#### 9. Condiciones al proyecto

La predicción de impactos, indica una relación causa-efecto entre las acciones del proyecto y las alteraciones detectadas tanto en el estudio de impacto ambiental como a través de la consulta pública y la observación «in situ».

Las características especiales de la zona, con un alto grado de ocupación y una intensa actuación industrial, pone en consideración el hecho de que los posibles impactos que se puedan producir se consideren compatibles con la situación actual, minimizados por las medidas correctoras y compensatorias a aplicar.

En relación con el ruido, se seguirán las especificaciones indicadas en Decreto 78/1999 de 27 de mayo, en el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad de Madrid. En las zonas donde se sobrepasen los niveles sonoros admitidos, se colocarán pantallas antiruido, cuyas características se indicarán en el proyecto de construcción. Se prestará especial atención en la zona sur de Parla, ante la construcción de un hospital y en todas las zonas habitadas próximas susceptibles de verse afectadas así como el Parque de la Emperatriz María de Austria.

Las afecciones sobre la vegetación, que como se ha expuesto anteriormente son de escasa magnitud, serán objeto de las correspondientes medidas correctoras y compensatorias que deberán asegurar la restauración de las zonas afectadas.

No se localizarán las áreas de acopio, maquinaria y vertedero, en las superficies arboladas o sus proximidades, ni en las márgenes de arroyos.

Se evitarán impactos ambientales asociados a la fauna, especialmente sobre la de ribera, y las próximas a la zona sur, en el sentido indicado en el Estudio Informativo.

Se asegurará la continuidad de las vías pecuarias afectadas.

Todas las infraestructuras y servicios serán repuestos, y en ningún caso se producirá su interrupción a consecuencia de la ejecución de las obras.

Se tomarán las medidas indicadas en la legislación vigente, con el fin de prevenir los incendios forestales.

Los restos de construcción y demolición de infraestructuras existentes, así como los 2.816.033 metros cúbicos de material excedentario resultante del soterramiento indicado en el Término Municipal de Getafe, se enviarán a vertederos autorizados y han de cumplir las normas establecidas en el Plan de Gestión Integrada de los Residuos de Construcción y Demolición de la Comunidad de Madrid (2002-2011).

Se evitará la contaminación de aguas y suelo, con medidas preventivas, que impidan los vertidos de tierras y sustancias contaminantes, a los cauces y suelos.

En relación a las posibles afecciones al Parque Emperatriz María de Austria, y con objeto de que estas sean mínimas, la actuación se limitará a la sustitución de la acera actual, en el tramo coincidente, por un nuevo

paso a realizar en el interior del Parque y a la eliminación parcial de la primera línea de árboles.

Por ello, como medida complementaria, la Dirección General de Carreteras, procederá a la restauración y revegetación en zonas del Parque actualmente deterioradas.

Así mismo, con el fin de separar esta zona verde de la nueva infraestructura, se instalará una pantalla vegetal combinada con una rígida, que minimice las afecciones acústicas y paisajísticas, sirviendo a la vez de elemento disuasorio para que los peatones no invadan la nueva calzada.

#### 10. Especificaciones de seguimiento

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental a lo largo de tres fases, que son: previa a las obras, durante la construcción y la de explotación, así como un proyecto de restauración ambiental e integración paisajística para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. La duración del programa tendrá una duración mínima de un año en la fase de explotación y del seguimiento de la autopista sobre la fauna de dos años.

La Dirección General de Carreteras dispondrá de una dirección ambiental de obra que se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras, correctoras y complementarias, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración.

La documentación correspondiente a la vigilancia ambiental se enviará al órgano sustantivo que a su vez informará a la Dirección General de Calidad Ambiental.

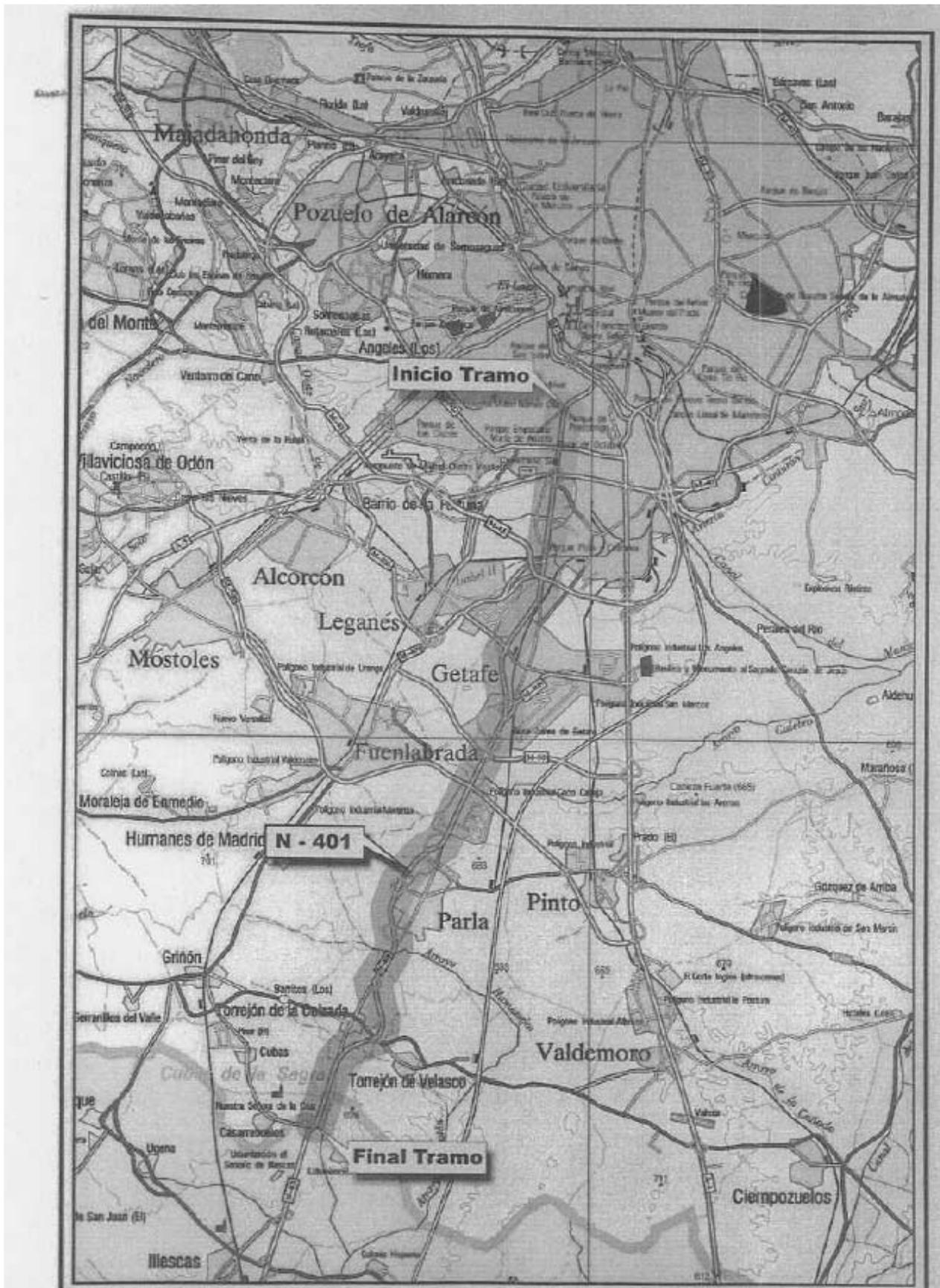
El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

#### 11. 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 este Ministerio de fecha 18 de diciembre de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto «Optimización funcional de la Autovía A-42 entre la Plaza de Fernández Ladreda y Torrejón de la Calzada», concluyendo que no se observan impactos adversos significativos sobre el medio ambiente siempre y cuando, se establezcan los controles y medidas correctoras propuestas por el promotor y aceptadas por este que dan respuesta a lo planteado en el periodo de consultas previas y alegaciones.

Lo que se hace público de acuerdo con lo establecido en el artículo 4.3 del Real Decreto Legislativo 1302/1986 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y se comunica a la Dirección General de Carreteras para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 18 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 19 de diciembre de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.



Plano del Proyecto "Optimización Funcional de la Autovía A-42, entre la plaza de Fernández Ladreda y Torrejón de la Calzada"