

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL
Y MARINO

- 1461** *Resolución de 30 de diciembre de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Ampliación con tercer carril por calzada y vías de servicio. Autovía del Norte A-1. Tramo: enlace del RACE-enlace sur de San Agustín de Guadalix, Comunidad de Madrid.*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en el apartado d, del grupo 9 del anexo I del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas*

El promotor y el órgano sustantivo de la actuación es la Dirección General de Carreteras, Ministerio de Fomento.

Con esta actuación se proyecta la mejora local de un tramo de 5,9 km de la autovía A-1, entre el enlace del RACE (p.k. 27,630) y el enlace sur de San Agustín de Guadalix (33,620), en la Comunidad Autónoma de Madrid. El proyecto recoge las siguientes actuaciones parciales:

- Construcción de un tercer carril entre el p.k. 28,300 y el p.k. 33,200 en ambas márgenes.
- Construcción de un cuarto carril de trenzado entre el p.k. 29,000 y el p.k. 30,000.
- Refuerzo del firme en las calzadas existentes entre el p.k. 28,300 y el 34,000.
- Construcción de una vía de servicio en la margen derecha desde el p.k. 28,400 al p.k. 30,400, y entre el p.k. 33,000 y el p.k. 34,000.
- Construcción de una vía de servicio en la margen izquierda entre el p.k. 28,400 y el p.k. 30,400, y desde el p.k. 30,800 al p.k. 34,000.
- Acondicionamiento de la vía de servicio bidireccional existente entre el p.k. 31,200 y el p.k. 33,000.
- Construcción de una nueva estructura en el p.k. 28,400.
- Construcción de una pasarela peatonal y acondicionamiento de las paradas de autobuses.

Las longitudes finales son las siguientes:

	Longitud
	-
	m
<hr/>	
Tramo de autovía afectada.	5.990
Nuevo tercer carril por cada margen	5.990
Nuevo cuarto carril en la margen derecha	1.484

	Longitud — m
Nuevo cuarto carril en la margen izquierda	1.522
Nueva vía de servicio en la margen derecha	6.150
Nueva vía de servicio en la margen izquierda	6.160

La actuación se justifica fundamentalmente desde el punto de vista de la seguridad vial. La intensidad de tráfico de la conexión entre la M-50 y San Agustín de Guadalix, muy descompensada entre las dos calzadas en determinadas horas del día y días de la semana, hace que el nivel de servicio baje hasta situaciones incompatibles con el tipo de autovía de que se trata, lo que repercute negativamente en la seguridad. Por este motivo se hace necesario añadir un carril por calzada. La ordenación del tráfico y sus accesos hace imprescindible la construcción de vías de servicio, ya que existen situaciones que no cumplen con la normativa vigente en materia de seguridad vial.

El proyecto se desarrolla en los términos municipales de San Agustín de Guadalix, Colmenar Viejo y San Sebastián de los Reyes, en la Comunidad Autónoma de Madrid.

Las alternativas consideradas en el Estudio de Impacto Ambiental son las siguientes:

Alternativa 0. Situación actual, sin ampliación de la calzada ni nuevas vías de servicio.

Alternativa 1. Ampliación de la calzada y vías de servicio con origen y final de las glorietas de los enlaces, no pasantes.

Alternativa 2. Ampliación de la calzada y vías de servicio continuas, pasantes bajo las estructuras de los enlaces, cruzando los ramales de enlace a distinto nivel y con ramales de conexión a las glorietas.

Alternativa 3. Igual a la anterior funcionalmente, pero con las vías de servicio pasando bajo las glorietas.

Características de la alternativa elegida:

Características geométricas. Velocidad de proyecto: 120 km/h, radio mínimo: 855 m, inclinación máxima de la rasante: 3.2 %, gálibo mín: 5.30 m.

Sección tipo. Calzada con 3 carriles: 10.50 m, calzada con 4 carriles: 14.00 m, arcenes exteriores: 2.50 m, arcenes interiores: 1 m.

Características de las vías de servicio. Calzadas: 7 m, arcenes: 1 m, bermas: 1 m, Separación vías servicio-tronco: 3.50 m.

Características de la glorieta de la margen izquierda del enlace del RACE. Diámetro interior: 30 m, calzada: 9 m, arcén exterior: 1.5 m, arcén interior: 0.5 m, bermas exteriores: 1 m.

Características de los ramales unidireccionales. Pendiente máxima: 6.9 %, carriles: 3.5+5 m, arcén exterior: 2.5 m, arcén interior: 1 m.

Características de los ramales bidireccionales. Calzada: 7 m, arcenes: 1.5 m.

Características de los viales de conexión entre ramales y glorietas. Carril: 3.50+5 m, arcenes: 1 m.

Taludes. Desmonte: 3H:2V, terraplén: 2H:1V.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

El sistema hidrográfico del ámbito de estudio está constituido por arroyos, casi todos de carácter estacional que drenan sus aguas hacia el Este, donde se encuentra el cauce del río Guadalix, que discurre paralelo al trazado de la A-1 en este tramo. Los arroyos que cruzan la infraestructura son el arroyo Arenal, el arroyo de la Fresneda y el arroyo el Barrancón. Los barrancos que pueden drenar aguas de escorrentía en las épocas lluviosas del año son el barranco del Barrenoso y el barranco Hondo.

En el ámbito de influencia del proyecto existen dos Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) pertenecientes a la Red Natura 2000; el LIC «Cuenca del río Guadalix» con código ES3110003 que se encuentra a una distancia mínima de 150 m de la actuación y el LIC

«Cuenca del río Manzanares» con código ES3110004 que se ve afectado lo largo de una estrecha franja por la ampliación. Este último coincide territorialmente con el ámbito del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, declarado Reserva de la Biosfera el 9 de noviembre de 1992 por la UNESCO.

Respecto la vegetación la zona presenta áreas muy diferenciadas, pudiéndose encontrar superficies con vegetación ornamental que corresponden a áreas antropizadas ubicadas a ambos lados de la actual A-1, zonas de pastizal que antiguamente estuvieron dedicadas al cultivo así como reductos de dehesas de encinas. En los márgenes de los arroyos se observan algunos rodales de vegetación riparia, compuesta por alisos (*Alnus glutinosa*), álamos blancos (*Pópulus alba*) y sauces (*Salix sp.*). Entre las zonas de vegetación natural, en el entorno de la autovía, se ha constatado la presencia de varios hábitats naturales de interés comunitario según la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad aunque no son prioritarios.

Los yacimientos arqueológicos inventariados más cercanos son: Los Tintos (CM/0129/008) de cronología moderno-contemporánea ubicado a 266 m. al este de la actual vía, La Carcavilla (CM/0129/006) de la etapa tardiantigua y medieval que dista 700 m de la actual A-1 y la Pesadilla (CM/129/005) a 379 m de la vía.

La vía pecuaria «Colada de las Huelgas del Arroyo de la Fresnera» cruza la traza propuesta, ésta se sitúa en el límite de los términos municipales de Colmenar Viejo y San Agustín de Guadalix, y cruza el ámbito del proyecto con dirección Este-Oeste, coincidiendo con el arroyo de la Fresneda. Existe un paso bajo la autovía que da continuidad a la vía pecuaria.

El principal agente de ruido ambiental existente en el entorno es el tráfico rodado que transcurre por la actual A-1. Según la legislación actual en materia de ruido, el ámbito de actuación se corresponde con la zona Tipo V, denominada «Área especialmente ruidosa» y comprende los sectores del territorio afectados por sevidumbres sonoras derivadas de la presencia de infraestructuras de transporte. Las fuentes sonoras más significativas en el entorno de la actuación son las siguientes: autovía A-1, enlace de Ciudadcampo y Santo Domingo, accesos al Polígono Sur y Urbanización Valdeagua, y el acceso Sur a San Agustín de Guadalix.

3. Resumen del proceso de evaluación

a. Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto:

a) Entrada documentación inicial: Con fecha 20 de febrero de 2007 tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el documento inicial del proyecto de «Ampliación con tercer carril por calzada y vías de servicio. Autovía del Norte A-1. Tramo: enlace del RACE-enlace Sur de San Agustín de Guadalix» para iniciar el procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

b) Consultas previas: Relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 19 de junio de 2007 se inicia el periodo de consultas. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad.	—
Confederación Hidrográfica del Tajo.	X
Dirección General de Salud Pública, Ministerio de Sanidad y Consumo.	X
Delegación del Gobierno en Madrid.	X
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid.	X
Dirección General de Medio Natural, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid.	X
Dirección General de Agricultura, Consejería de Economía e Innovación Tecnológica, Comunidad de Madrid.	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Carreteras, Consejería de Transportes e Infraestructuras, Comunidad de Madrid.	-
Dirección General de Infraestructuras del Transporte, Consejería de Transportes e Infraestructuras, Comunidad de Madrid.	-
Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Comunidad de Madrid.	-
Ayuntamiento de San Agustín de Guadalix.	X
Ayuntamiento de Colmenar Viejo.	X
Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes.	-
Ayuntamiento de Algete.	X
Instituto Geológico y Minero de España.	-
Dirección General del Patrimonio Histórico, Consejería de Cultura y Deporte, Comunidad de Madrid.	X
S.E.O.	-
Ecologistas en Acción.	-
A.D.E.N.A.	-
Amigos de la Tierra.	-

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones recibidas son los siguientes:

Espacios protegidos: próximos a las actuaciones se encuentran el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares y el LIC «Cuenca del río Manzanares» ES3110004, tal y como indica el Ayuntamiento de Colmenar Viejo.

Hidrología: la Confederación Hidrográfica del Tajo considera que se ha de prestar especial atención a los estudios hidrológicos, con el objeto de que el diseño de las obras de fábrica que se construyan garanticen el paso de avenidas extraordinarias.

Vegetación: todos los ejemplares de cualquier especie ubicados en suelo urbano con más de 10 años de antigüedad ó 20 cm de diámetro del tronco a nivel del suelo, están afectados por la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de Protección y Fomento del Arbolado Urbano de la Comunidad de Madrid, por lo que se ha de proceder a su trasplante, tal y como indica el Ayuntamiento de Colmenar Viejo.

Vías Pecuarias: la Dirección General de Carreteras, de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid indica que en el ámbito de estudio el proyecto es cruzado por una vía pecuaria, la «Colada de las Huelgas del Arroyo de la Fresnera», que se sitúa justo en la linde de los términos municipales de Colmenar Viejo y San Agustín de Guadalix. Esta colada cruza la A-1 a la altura del p.k. 31,000, coincidiendo con el arroyo de la Fresnera.

Medio acústico: la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid indica que se han de realizar las debidas consideraciones y tomar las respectivas medidas respecto la posible afección acústica, tanto en la fase de obras como de funcionamiento, teniendo en cuenta 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. Aspecto secundado por el Ayuntamiento de Colmenar Viejo. El Ayuntamiento de Algete considera que la proximidad del trazado a la Urbanización Santo Domingo deberá ser tenida en cuenta a efectos de repercusión de carácter acústico.

Generación de residuos: la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid indica que se han de estimar, clasificar y describir los residuos generados, así como la previsible gestión para los mismos, teniendo en cuenta lo recogido en la Ley 5/2003, de 20 de marzo, de Residuos de la Comunidad de Madrid.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el Órgano Ambiental al Promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas.

El resultado de las contestaciones a las consultas se remite al promotor con fecha 13 de noviembre de 2007. Estas consultas se completan con aquellas recibidas en fechas posteriores, como la remitida por la Dirección General de Patrimonio Histórico de la Consejería de Cultura y Turismo de la Comunidad de Madrid, o la enviada por la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, que fueron enviadas al promotor con fecha 27 de diciembre de 2007.

En dicho traslado, además de especificarse el contenido que debe tener el estudio de impacto ambiental en cuanto a inventario del medio, estudio de alternativas, medidas protectoras y correctoras, así como un plan de vigilancia ambiental; se considera necesario estimar los posibles impactos que pueden derivarse sobre los espacios protegidos existentes en la zona, como son el LIC «Cuenca del río Guadalix» ES3110003 y el LIC «Cuenca del río Manzanares» ES3110004, así como aquellos que se puedan producir en la vía pecuaria «Colada de las Huelgas del Arroyo de la Fresnera». Se indicó al promotor la necesidad de valorar especialmente la posible afección acústica sobre las urbanizaciones de Valdelagua, en San Agustín de Guadalix y Santo Domingo, en Algete.

b. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental:

a) Información pública. Resultado. La Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid sometió a trámite de información pública, durante un periodo de treinta días hábiles, el proyecto de trazado de la «Ampliación con tercer carril por calzada y vías de servicio. Autovía del Norte A-1. Tramo: Enlace del RACE-Enlace sur de San Agustín de Guadalix», que se publicó en el BOE n.º 122, de 20 de mayo 2008. Una vez concluido este periodo, el expediente de información pública del citado proyecto tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental con fecha 10 de noviembre de 2008.

Durante el proceso de información pública se han presentado un total de 38 alegaciones, 12 correspondientes a organismos e instituciones y a 26 empresas y particulares, en las que se recogen los siguientes aspectos ambientales:

Préstamos: La Vicepresidencia y Portavocía del Gobierno en la Comunidad de Madrid indica que los materiales de préstamo necesarios para la ejecución de las obras, deberán proceder de canteras y explotaciones que cuenten con autorización del órgano competente, salvo que se obtengan de la propia traza.

En el informe remitido por el promotor en el expediente de información pública, éste indica que asume esta consideración.

Generación de residuos: los residuos generados deberán ser gestionados teniendo en cuenta lo recogido en la Ley 5/2003, de 20 de marzo, de Residuos de la Comunidad de Madrid. Respecto a los residuos de construcción y demolición generados, se tendrán en cuenta las disposiciones recogidas en el Plan Regional de Residuos de Construcción y Demolición de la Comunidad de Madrid 2006-2016. En ningún caso se abandonarán residuos de cualquier naturaleza. Tal y como ha expresado la Vicepresidencia y Portavocía del Gobierno en la Comunidad de Madrid.

El promotor indica que asume esta consideración.

Contaminación acústica: el Ayuntamiento de Algete hace hincapié en la posible afección acústica sobre la urbanización Santo Domingo. La Vicepresidencia y Portavocía del Gobierno en la Comunidad de Madrid expresa que se ha de cumplir con lo dispuesto en el Decreto 78/1999, de 27 de mayo, por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica en la Comunidad de Madrid.

En respuesta a esta alegación, el promotor indica que se han diseñado unas pantallas acústicas de acuerdo con el estudio de ruido incluido en el estudio de impacto ambiental, las cuales se desarrollarán y matizarán en el proyecto constructivo. Igualmente se estará a lo dispuesto en la legislación indicada.

Afección a espacios protegidos: Petrocar las Pueblas S.L. solicita replantear el proyecto según la propuesta de una alternativa que supondría una menor afección al LIC ES3110004 Cuenca del Río Manzanares, los hábitats y el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares así como la subsistencia de la estación de servicio y los negocios del área donde se ubica. Además solicita que se estudien las compensaciones de acuerdo con la Ley 16/1995.

El promotor mantiene el criterio adoptado en el proyecto de trazado respecto no permitir el acceso directo desde el tronco a las instalaciones de servicio colindantes en base a la Orden FOM/392/2006, de 14 de febrero, la Orden de 16 de diciembre de 1997 del Ministerio de Fomento y la Norma 3.1-IC.

Otros: varias empresas privadas indican que la glorieta Oeste proyectada en el enlace del RACE (p.k. 28,300) ha de ser desplazada hacia el Sur para no afectar suelo urbano del término municipal de Colmenar Viejo, lo que es asumido por el promotor.

b) Consulta a las Administraciones ambientales afectadas. Resultado. La Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid consultó a las Administraciones ambientales afectadas con fecha 23 de mayo de 2008 remitiéndoles el proyecto de trazado y el estudio de impacto ambiental.

Con fecha 29 de agosto de 2008, el Ministerio de Fomento recibió informe del Director-Conservador del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares que cuestiona si la actuación debe ser informada por el Patronato del Parque Regional, de acuerdo con el art. 9 de la Ley 1/1985, de 23 de enero, de creación del P.R.C.A.M al poder ser de aplicación lo dispuesto en la ley 2/2004, que modifica parcialmente la ley 1/85 y quedar excluidas las obras de interés general del Estado.

Asimismo, señala que se podría estudiar como variación del proyecto no incidir sobre los terrenos del P.R.C.A.M y del LIC de la Cuenca del río Manzanares e indica que en el supuesto de que se realizara la actuación se deberá mantener e incluso mejorar la permeabilidad de la infraestructura mediante pasos de fauna y se deberá evitar la afección, en la medida de lo posible, a suelo protegido así como la eliminación de vegetación leñosa (en especial rodales de encina, vegetación de ribera u otras comunidades de interés). En este sentido, indica, las obras deben apoyarse en los viales existentes evitando la creación de nuevos caminos.

También indica que las pantallas acústicas deben ser opacas para evitar colisiones de aves, proponiendo la plantación de especies trepadoras para su integración y que tras la realización de las obras se deben restaurar las zonas afectadas y se deben establecer las medidas oportunas por la afección que supone la ampliación proyectada para el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares.

El promotor considera que las cuestiones planteadas se han tenido en consideración en la fase de proyecto de trazado y señala que en el proyecto de construcción se definirán pantallas acústicas con plantaciones laterales de especies trepadoras y las medidas que se establezcan en la declaración de impacto ambiental.

4. Integración de la evaluación

a. Análisis ambiental para selección de alternativas. Para la elección de la alternativa más adecuada el promotor ha valorado fundamentalmente aspectos funcionales ya que dada la naturaleza del proyecto, tratándose de la ampliación de una vía existente, las diferentes alternativas propuestas no difieren significativamente en los posibles impactos ambientales derivados de su ejecución. El promotor considera que la alternativa elegida ha de presentar las siguientes ventajas:

Dar continuidad al tráfico a lo largo del trazado, sin la necesidad de entrar en las glorietas para aquellos movimientos que no entran o salen por el enlace en cuestión.

Vía de servicio pasante, que se constituye como alternativa al tronco para casos de necesidad como pueden ser cortes de tráfico por accidentes, obras, etc.

Enlaces pasantes, el tráfico no se encuentra con puntos de «ceda el paso» que puedan dar lugar a incidentes.

Disminución de paradas y arranques de los vehículos, beneficiosa desde el punto de vista del consumo de combustible y de la contaminación atmosférica.

Dentro de esta solución, la Alternativa 2, que consiste en la ampliación de la calzada y vías de servicio continuas, pasantes bajo las estructuras de los enlaces, cruzando los ramales de enlace a distinto nivel, con ramales de conexión a las glorietas, es la más ventajosa porque es la que produce menos molestias al tráfico durante la construcción.

b. Impactos significativos de la alternativa elegida:

Espacios protegidos:

El Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares y el LIC «Cuenca del río Guadalix» ES3110003, el cual es colindante con la margen izquierda de la Autovía A-1 desde el pk 29,100 al 30,850, se verá afectado en una banda de una anchura no superior a 20 m, que aumenta puntualmente en el enlace de Valdeagua, a unos 55 m. En el estudio de impacto ambiental se indica que la superficie total de afección, máximo de 1 ha, carece de valor botánico y como hábitat de fauna.

La afección al LIC «Cuenca del río Manzanares» ES3110004 es similar a la indicada para el Parque Regional debido a la práctica coincidencia de los límites de dichos espacios, por lo que el promotor considera que se trata de una afección mínima y compatible con los objetivos de conservación del Parque y de la Red Natura 2000.

Para la protección de estos espacios y de sus hábitats el promotor establece una serie de medidas para evitar la afección sobre la vegetación y la fauna. A efectos de localización de instalaciones auxiliares, se considerarán zonas excluidas todas aquellas ocupadas por la vegetación de ribera y los hábitats de interés comunitario detectados. Se jalonará la zona de ocupación estricta de las obras afectadas por el proyecto. Además, se ha previsto la restitución del hábitat ribereño en los tramos de arroyos y barrancos afectados por las obras.

Hidrología:

El estudio de impacto ambiental no prevé una afección significativa en el medio hidrológico como consecuencia de las obras. La infraestructura no cruza ningún curso de agua permanente, aunque sí diversos arroyos temporales y barrancos que recogen las aguas de escorrentía de la zona y atraviesan la actual A-1 por las correspondientes obras de fábrica.

El promotor establece varias medidas para la protección de estos cauces temporales, destacando la construcción de dos balsas de decantación, en el arroyo de la Fresnera, conectadas al sistema de drenaje de la autovía y la instalación de dispositivos que impidan la llegada de contaminantes a los cauces como barreras de retención de sedimentos y ataguías o cercos de protección.

Vegetación:

Uno de los impactos más importantes generados por el proyecto se deriva de la eliminación de la vegetación existente en las márgenes y parcelas colindantes de la autovía. Al inicio de la fase de construcción se desbrozará el espacio que va a ser ocupado por las actuaciones.

El promotor ha previsto el transplante de los ejemplares de arbolado más valiosos, en concreto de 23 ejemplares de encina relacionados con las dehesas limítrofes con la A-1, que se encuentran en buen estado de conservación. Además, se prevé reponer los árboles afectados que se encuentran en suelo urbano, teniendo en cuenta las compensaciones señaladas en la Ley 8/2005, 26 de diciembre, de Protección y Fomento del Arbolado Urbano en la Comunidad de Madrid. En concreto se ha previsto la realización de plantaciones compensatorias derivadas de la afección a 2 *Populus nigra* y 4 *Platanus hispanica* (urbanización de Punta Galea) y 12 *Cupressus glabra* (instalaciones de Iberdrola, p.k. 5,500), por lo que se ha estimado un total de 200 ejemplares.

El promotor indica que se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta de las obras afectada por el proyecto.

Patrimonio cultural:

El proyecto se introduce en un Área C de Protección Arqueológica del Plan de Ordenación Urbana de San Sebastián de los Reyes.

El promotor ha realizado una prospección arqueológica intensiva circunscrita a dos bandas de terreno a ambos flancos de la actual A-1, en sus laterales Este y Oeste, abarcando una superficie de unos 200 m de ancho a partir del eje central de la traza. Los resultados de estos trabajos han sido negativos en la totalidad de los terrenos estudiados. También se ha revisado la superficie destinada a un futuro préstamo que se emplaza en el municipio de San Agustín de Guadalix, donde tampoco ha habido hallazgos. Durante la realización de las obras de construcción se realizará un seguimiento y vigilancia arqueológica periódica, tanto de los desbroces superficiales como de los movimientos de tierras que afecten al subsuelo, principalmente de aquellas tierras de carácter cuaternario, trabajo que permitirá la confirmación final de la ausencia de restos en los sectores donde la prospección ha dado resultados negativos. A efectos de localización de instalaciones auxiliares se considerarán excluidas todas las zonas arqueológicas B y C definidas en el estudio arqueológico.

Para el préstamo planteado en tierras del mediodía de San Agustín de Guadalix, dada su proximidad al yacimiento de La Carcavilla y la introducción en su área de protección arqueológica B, se propone redefinir el préstamo, reduciendo parte de su extensión meridional, con el fin de no alterar el posible registro arqueológico, distanciándose suficientemente del mismo.

Vías pecuarias:

La «Colada de las Huelgas del Arroyo de la Fresnera», que se sitúa justo en la linde de los términos municipales de Colmenar Viejo y San Agustín de Guadalix, cruza la A-1 a la altura del p.k. 31,000, coincidiendo con el arroyo de la Fresnera.

El promotor indica que se ha previsto la ampliación del paso inferior actual que da continuidad a esta vía pecuaria, ampliándose con la misma sección.

Medio acústico:

La actuación en este tramo de la actual A-1 puede suponer un incremento en los niveles de ruido en los alrededores de la actuación, especialmente en la fase de funcionamiento de la ampliación.

En el estudio de impacto ambiental se han identificado las zonas y edificaciones sensibles a efectos de contaminación acústica, en los que se han medido los niveles sonoros actuales y se han estimado los previsibles tras la actuación. En función a los resultados obtenidos en el estudio acústico se han proyectado pantallas acústicas en los siguientes tramos:

Punto/Tramo	Ubicación p.k.	Medidas propuestas	Longitud (m)	Altura (m)
1. a) Junto al Centro de Salud de la urbanización Santo Domingo. b) Zona de supermercado existente.	0,900 Eje Tramo A1	Pantalla acústica. Tipo: Absorbente (metálica) o metacrilato transparente. a) PP. KK. 0,700 a 1,520. En límite de tercer carril sentido Burgos y enlace de salida Sto. Domingo. b) PP. KK. 0,010 a 0,620. Burgos y enlace de entrada a Sto. Domingo.	a) 833 b) 658	2
2. a) Urbanización Ciudadcampo, junto a pantallas acústicas existentes. b) Enlace del RACE, junto a pantallas acústicas existentes.	0,522 Eje Tramo A1 0,800 Margen izquierdo dirección Burgos	Pantalla acústica. Tipo: Absorbente (metálica) o metacrilato transparente. PP. KK. 0,030 a 0,130 hasta la pantalla existente, referencia kilométrica de rotonda de salida enlace RACE. Sentido a Madrid. b1) PP. KK. 0,720 a 1,440. En el perímetro de urbanización. b2) PP. KK. 1,440. En perímetro de urbanización, sentido Madrid.	a) 100 b) 975	4 5

Punto/Tramo	Ubicación p.k.	Medidas propuestas	Longitud (m)	Altura (m)
3. Entrada a urbanización Punta Galea.	3,090 Eje tramo A1	Pantalla acústica. Tipo: Absorbente (metálica) o metacrilato transparente. PP. KK. 3,000 a 3,320. En el límite vía de acceso a urbanización sentido Burgos. PP. KK. 3,090 a 3,132. En el límite tercer carril sentido Burgos.	320	4
4. Entrada a la urbanización Valdeagua.	3,245 Eje tramo A1	Pantalla acústica. Tipo: Absorbente (metálica) o metacrilato transparente.	200	5
		En desmonte acceso a urbanización. PP. KK. 3,110 a 3,260, 3,290 a 3,340 (sentido Burgos).	160	4
		En perímetro de calzada salida de urbanización dirección Madrid PP. KK. 2,440 a 2,600.	620	4
		En perímetro de tercer carril. PP. KK. 1,840 a 2,460 (sentido Burgos). En perímetro de calzada entre tercer carril y autovía. PP. KK. 3,100 a 4,100. Sentido Madrid.	743	4
5. Instalaciones industriales en Polígono Sur.	3,910 Eje tramo A-1	Pantalla acústica. Tipo: Absorbente (metálica) o metacrilato transparente. En perímetro de calzada A-1 (entre tercer carril y autovía) sentido Burgos. PP. KK. 3,280 a 5,270, sentido Burgos.	1.990	4
6. Instalaciones Industriales a la entrada de S. Agustín de Guadalix.	6,120 Eje Tramo A-1	Pantalla acústica. Tipo: Absorbente (metálica) o metacrilato transparente.	160	4
		En límite tercer carril, sentido a Madrid, PP. KK. 0,040 a 0,200, referencia kilométrica de acceso desde Guadalix Sur, tercer carril.	500	4
		Entre tercer carril y autovía sentido a Madrid: PP. KK. 5,500 a 6,000.	410	5
		PP. KK. 5,300 a 4,890. PP. KK. 4,100 a 4,480	380	5

El promotor indica que estas pantallas se desarrollarán y matizarán en el proyecto constructivo.

Préstamos, vertederos y gestión de residuos:

Para la realización de la obra será necesaria la obtención de materiales de préstamo, siempre y cuando el material extraído en la ejecución del proyecto no sea suficiente como para cubrir esta demanda. En este proceso se generarán residuos propios de este tipo de actuaciones.

El promotor indica que, los residuos se gestionarán según lo recogido en la Ley 5/2003, de 20 de marzo, de Residuos de la Comunidad de Madrid.

Para la gestión de los residuos de construcción y demolición, se tendrá en cuenta las disposiciones recogidas en el Plan de Gestión Integrada de los Residuos de Construcción y Demolición de la Comunidad de Madrid 2002-2011. En concreto, los residuos derivados de las actuaciones de demolición se destinarán a la Planta de Tratamiento de Residuos de Construcción y Demolición en El Molar.

Se ha previsto utilizar la zona de préstamo como zona de vertido una vez extraídos los materiales a utilizar en rellenos.

Según el estudio de impacto ambiental se llevarán a vertedero los siguientes volúmenes:

Demoliciones de firmes: 75.005 m³.

Demoliciones de estructuras y pasarelas: 1.292 m³ (hormigón).

Demoliciones de estructuras y pasarelas: 125,25 m³.

Excedentes de tierras: 132.000 m³.

El promotor indica que, en principio, no se prevé que haya que extraer materiales de préstamo para rellenos de terraplén, pero ha considerado prevenir cualquier contingencia. A este respecto, el promotor ha seleccionado una localización cercana a la autovía, entre los

PP. KK. 32,000 y 33,000, sobre una zona de cultivo de secano sin arbolado. Este emplazamiento no se encuentra sobre ningún espacio de Red Natura 2000, ni sobre el Parque Regional.

Según el promotor será necesario obtener un total 133.500 m3 de material en gravera GR-3 para diferentes usos.

Infraestructuras asociadas:

Se está desarrollando el proyecto de duplicación de la M-104 que puede interferir con el proyecto objeto de esta resolución.

El promotor indica que la conexión entre la A-1 con la M-104 planteada por MINTRA, empresa pública que está desarrollando el proyecto, es compatible, pero se trata de una cuestión que deberá tramitarse con independencia de este expediente.

c. Cuadro sintético de relación entre estos impactos y las medidas correctoras que a continuación se detallarán:

Impactos ambientales	Medidas correctoras
Espacios protegidos.	Medidas establecidas para la protección de la vegetación y la fauna en general.
Hidrología.	Se establecen medidas para la protección de los cauces frente a la contaminación en la fase de construcción, fundamentalmente.
Vegetación.	Protección de las especies arbóreas, estando a lo dispuesto en la Ley 8/2005, 26 de diciembre, de Protección y Fomento del Arbolado Urbano en la Comunidad de Madrid.
Vías pecuarias.	Garantía de la continuidad de la «Colada de las Huelgas del Arroyo de la Fresnera».
Medio acústico.	Identificación de zonas sensibles a efectos de contaminación acústica, con los niveles actuales y una estimación de los futuros para poder definir la ubicación y características de las pantallas acústicas. Éstas se desarrollarán y matizarán en el proyecto constructivo.
Préstamos, vertederos y gestión de residuos.	Gestión de los residuos según lo establecido en la Ley 5/2003, de 20 de marzo, de Residuos de la Comunidad de Madrid. Además tendrá en cuenta lo recogido en el Plan de Gestión Integrada de los residuos de Construcción y Demolición de la Comunidad de Madrid 2002-2011. El promotor establece una posible zona de préstamo, para su uso en caso de resultar necesario.
Infraestructuras asociadas.	El proyecto de duplicación de la M-104 es, en un principio, compatible con el desarrollo del proyecto objeto de esta resolución.

5. Condiciones al proyecto

Con el objeto de dotar la vía de un nivel adecuado de permeabilidad a la fauna deberán adecuarse las estructuras u obras de drenaje, y en su caso crear nuevas, de modo que se cumpla la relación de un paso cada 500 m. en el ámbito de los hábitats de interés comunitario identificados y un paso cada kilómetro para los hábitats transformados por actividades humanas incluyendo las zonas agrícolas. La adecuación ó creación de pasos de fauna, los vallados y dispositivos de escape se realizará atendiendo a las especificaciones recogidas en el documento de «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales», publicado por el Ministerio de Medio Ambiente (2007).

Además de las pantallas previstas por el promotor, se implantarán pantallas acústicas en aquellos tramos donde se produzcan incrementos del ruido que superen los límites establecidos en la Decreto 78/1999, de 27 de mayo, por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica, para las viviendas próximas al trazado, aun cuando en su situación previa a la explotación del proyecto se superasen estos límites.

Las pantallas acústicas dentro del ámbito territorial del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares deberán ser opacas con el objeto de evitar la colisión de aves y deberán integrarse en el entorno mediante la plantación de especies trepadoras autóctonas.

El plan de restauración ambiental deberá tener en cuenta la afección al Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares y el LIC «Cuenca del río Manzanares» y contar con informe favorable del Patronato del Parque Regional.

Los préstamos necesarios para la realización de la obra provendrán de canteras autorizadas. El material sobrante será trasladado a vertedero autorizado, según indicaciones del órgano competente en la materia de la Comunidad de Madrid.

En la ejecución del proyecto se utilizarán prioritariamente betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso. Estas indicaciones se realizarán de acuerdo con la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las Administraciones Públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, las cuales se establecen en la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso; en el Manual de empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, así como en la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprobaba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y puentes (PG-3).

a. Especificaciones para el seguimiento ambiental:

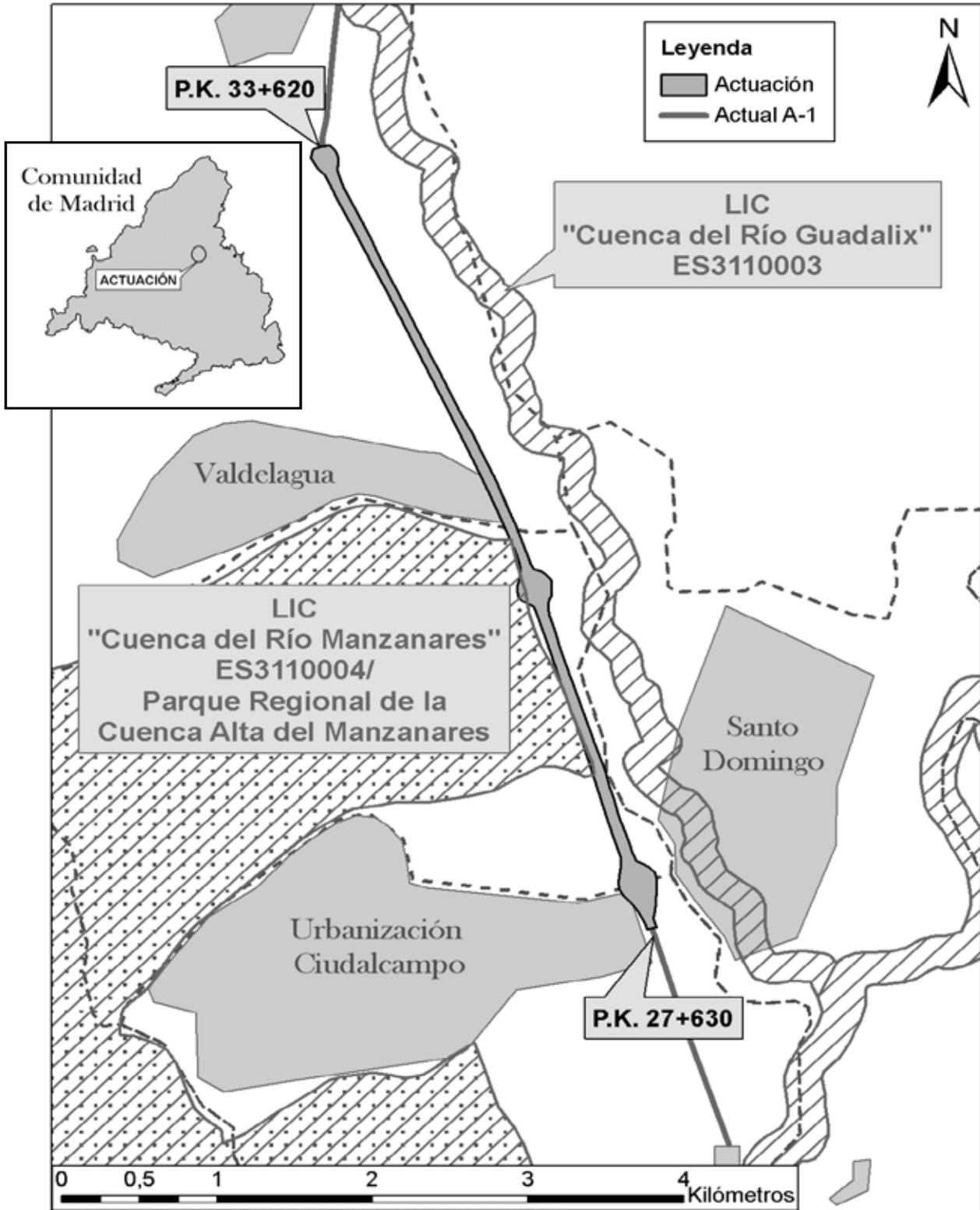
El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental para cuyo cumplimiento y control el contratista nombrará una Dirección Ambiental de Obra que se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del plan de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos y de su remisión a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

El plan incluye el seguimiento para la fase de obras de los siguientes aspectos: calidad atmosférica, niveles sonoros, hidrografía y calidad de las aguas superficiales, hidrogología, suelos, prevención de incendios, fauna, restauración de la cubierta vegetal, recursos culturales, medio socioeconómico y otros aspectos relacionados con la fase de obras (replanteo, instalaciones auxiliares, zonas de préstamo y acopio, accesos,...). A partir de la emisión del acta de recepción de las obras y a lo largo del periodo de garantía los aspectos a controlar serán: los niveles de ruido, calidad de las aguas superficiales, suelos, fauna así como flora y vegetación.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Ampliación con tercer carril por calzada y vías de servicio. Autovía del Norte A-1. Tramo: enlace del RACE-enlace sur de San Agustín de Guadalix concluyendo que siempre y cuando se autorice en la 2 y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 30 de diciembre de 2008.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.



cve: BOE-A-2009-1461