

de 264 m con un desnivel de 65,36 m con una pendiente media del 25,82. En los tres casos se enlaza con la sección tipo del canal de trasvase mediante transiciones de sección trapecial a rectangular, y disponiendo al final de cuenco amortiguador.

Características del aprovechamiento:

	Rápida 1	Rápida 2	Rápida 3
Caudal derivado	25 m ³ /seg	25 m ³ /seg	25 m ³ /seg
Salto neto, en m.	28,03	45,49	63,13
Tipo de turbina	Kaplan	Kaplan	Francis
N.º de grupos	1	1	2
Potencia por grupo, en Kw	6.034	9.793	6.839
Potencia instalada, en Kw	6.034	9.793	13.678
Energía media producida, en Gwh	20,25	32,87	45,61

Los tres aprovechamientos constan de una cámara de carga en el que se sitúa el arranque de la tubería forzada de 3 metros de diámetro, que irá enterrada a dos metros de profundidad. Dispondrán de aliviadero en forma de pico de pato de 49,6 metros de desarrollo. Los canales de desagüe incorporan el caudal turbinado al mismo canal del trasvase en las rápidas 1 y 2, y a la cola del embalse de Talave en la rápida n.º 3.

Si bien el proyecto previó un excedente de 90.000 m³ de excavación tuvo entrada una modificación del proyecto, que generó a su vez una addenda incorporada el procedimiento tras la fase de consultas previas. De ambos documentos se desprende que el volumen de excavación excedente no será superior a 15.000 m³, disponiéndose de zonas de vertedero apropiadas, señaladas en cartografía incorporada al documento.

En la Adenda indicada se cuantifica la vegetación a eliminar en las actuaciones proyectadas, proponiéndose la revegetación.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores:

1. Estudio de alternativas.—Debido al tipo de proyecto planteado, la ubicación del mismo está condicionada a los lugares donde se localizan las rápidas. Las únicas alternativas pasaban por analizar la concentración de turbinas en uno o dos edificios. Sin embargo la reducción de afecciones respecto a la solución planteada por el promotor no significó una mejora notable respecto a las afecciones generadas por el proyecto en los términos presentados.

2. Descripción sintética del proyecto.—Este epígrafe se ha comentado en el Anexo II

3. Inventario ambiental.—Descripción del medio físico, caracterización geológica y edáfica, descripción hidrológica, climatología y edafología. Si bien la climatología se reduce a una descripción meteorológica y no aporta una identificación del tipo climático y su significación en la zona, se considera que el contenido de dicho capítulo es suficiente a los efectos del proyecto y las potenciales afecciones que puede generar.

Descripción del medio biológico, vegetación y flora, vegetación potencial y fauna.

4. Medio socioeconómico.

5. Identificación, caracterización y valoración de impactos.—Referidos a los distintos análisis efectuados, alteraciones sobre el medio físico, sobre el medio biológico y sobre el medio socioeconómico y sobre el paisaje, en todos los casos analizados para la fase contractiva Y para la fase de explotación.

6. Medidas protectoras y correctoras.—Propone una serie de medidas correctoras, consistentes básicamente en resolver afecciones sobre emisión de polvo, recuperación de infraestructuras dañadas, control de vertidos, limpieza final de la área de trabajo, revegetación y mantenimiento de la misma etcétera.

7. Plan de vigilancia ambiental.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se ha presentado una única alegación promovida por el Sindicato Central de Regantes del Trasvase Tajo-Segura. La alegación se refiere a cuestiones de índole no estrictamente ambiental, cuestionando el procedimiento de concesión de aprovechamiento de aguas, el cambio de nombre del titular de la concesión y exponiendo que con este proyecto no se da una repercusión de la energía directamente sobre la comunidad de regantes.

El promotor presenta un escrito de respuesta a la alegación. Por otra parte, la Confederación Hidrográfica del Segura efectuó consulta al Área Jurídico-Administrativa en relación con las dudas planteadas por el alegante sobre el procedimiento de concesión, disponiendo de respuesta de dicha Área que concluye que procede continuar con el procedimiento concesional siempre que se ajuste a la legislación que cita en su escrito.

12769 RESOLUCIÓN de 4 de junio de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto de trazado «Ampliación de la autopista A-6. 4.º carril entre Las Rozas (norte) y Villalba», de la Dirección General de Carreteras, del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de Junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de Septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió con fecha 28 de enero de 2000 la memoria-resumen del proyecto de trazado «Ampliación de la autopista A-6. 4.º carril entre Las Rozas (Norte) y Villalba», para que se evaluaran las consecuencias ambientales del mismo.

Recibida la memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre el previsible impacto ambiental del proyecto.

Como consecuencia de las respuestas recibidas la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, decidió someter a procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto en cuestión.

Con fecha de 29 de junio de 2000, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

Con fecha 8 de septiembre de 2001, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental amplió la consulta a otros organismos.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el proyecto y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado, de 11 de julio de 2001, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha de 7 de febrero de 2002 la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el documento técnico del proyecto, que incluye como anejo el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Con fecha 1 de julio de 2002 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente requirió a Castellana de Autopistas, S.A., información complementaria relativa a algunos aspectos no suficientemente detallados en el estudio de impacto ambiental. Recibida dicha información, se procedió a la realización de la presente declaración.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV es resumen del resultado del trámite de información pública.

El anexo V sintetiza la información complementaria al estudio de impacto ambiental.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «Ampliación de la autopista A-6, cuarto carril entre Las Rozas (Norte) y Villalba».

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación contenida en el expediente, la Secretaría General de Medio Ambiente considera ambientalmente viable el trazado propuesto para la ampliación de la autopista A-6, siempre y cuando en la ejecución del proyecto se observen las recomendaciones contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se oponga al contenido de esta declaración, y se cumplan las condiciones que a continuación se exponen:

1. *Adecuación ambiental del trazado*

Como alternativa al acceso a Collado Villalba, situado en el p.k. 39+200 (eje 73), se estudiará la viabilidad de desplazar la ubicación de dicho acceso al área localizada entre los ejes 102, 111, y 113 del proyecto con clave T4-M-9002 «Ampliación de la autopista de peaje A-6. 3^{er} carril entre Villalba y el enlace de los Caídos» (p.k. 0+300). Si esta alternativa resultase viable, sustituirá al citado acceso, debiendo procederse a la restauración de la zona que quedaría en desuso del actual acceso.

Se minimizará la afección a la zona catalogada como Bien de Interés Cultural (BIC) denominada «Fonda Trinidad» en el término municipal de Collado Villalba (p.k. 38+280), de manera que ésta sea la estrictamente necesaria para la correcta ejecución de la obra, quedando excluida como zona de ubicación de instalaciones auxiliares de obra, parque de maquinaria, etc... En ningún caso se afectará la edificación catalogada como BIC.

2. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial y reposición de los servicios afectados*

Durante la construcción y explotación de los nuevos carriles, se asegurará, mediante el diseño de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, debiendo señalizarse adecuadamente todos los desvíos provisionales que se produzcan en la fase de obras.

Se repondrán todos los caminos afectados por el desarrollo de las obras, dándose continuidad a todos los pasos transversales a través de la actual autopista, empleando para ello, como mínimo, la sección que poseen en la actualidad.

Además, se garantizará durante la construcción y explotación de los nuevos carriles la continuidad del funcionamiento de los servicios interceptados (red de saneamiento, red de abastecimiento, líneas eléctricas, líneas telefónicas, etc...).

Se prestará especial atención, sobre todo en la fase de construcción, a las conexiones con los caminos, vías ferroviarias y carreteras actualmente en servicio, entre las que destaca: la M-50, la línea de ferrocarril Madrid-Segovia; la M-618 de Torrelodones a Hoyo de Manzanares; la M-528, que une la localidad de Collado Villalba con Galapagar; y la M-525 de La Navata a Galapagar.

3. *Protección del sistema hidrológico*

Se proyectarán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Tajo, las medidas preventivas, correctoras y de control necesarias para garantizar la preservación de la calidad de las aguas durante la realización de las obras, entre las que se incluirán las que se exponen a continuación:

Con el fin de no inducir riesgos sobre el sistema hidrológico existente en la zona, no se ubicarán parques de maquinaria ni instalaciones auxiliares de obra en aquellas zonas que puedan afectar a dicho sistema, ya sea directamente, por escorrentía o por erosión.

Se procederá a la impermeabilización del parque de maquinaria, especialmente de la zona donde se realicen las operaciones de mantenimiento

de la maquinaria empleada en la obra. En cualquier caso estas operaciones de mantenimiento se realizarán exclusivamente sobre superficies impermeabilizadas y adecuadamente acondicionadas para ello.

Se instalarán cunetas perimetrales y balsas de decantación provisionales durante la fase de obras para la recogida de las aguas de drenaje de los parques de maquinaria en las instalaciones auxiliares.

Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos o fosa séptica.

La salida de aguas de esta fosa se conectará, en caso de ser posible, con la red de distribución municipal existente, aprovechando al máximo el propio corredor de la autopista para la ubicación de las tuberías; en el caso de que esto no sea posible, la salida de aguas tratadas se orientará hacia vaguadas o pequeños arroyos, pero nunca tendrá su salida a una distancia inferior a 100 m de los arroyos de Peregrinos y del Endrinal.

Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre las aguas superficiales.

Esta agua sólo podrán ser vertidas si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente y requerirán la correspondiente autorización del órgano competente.

Los residuos tales como aceites, combustibles, cementos, etc., procedentes de la zona de instalaciones durante la fase de construcción, se gestionarán según la normativa aplicable, (Ley 20/1986, de 14 de mayo, Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos; y Título VI de la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos). En ningún caso se verterán dichos residuos al terreno o a los cursos de agua.

Se dispondrán parapetos, entramados vegetales o barreras de retención de sedimentos en las obras próximas a los cauces, que eviten los procesos erosivos que pudieran producirse durante las obras en las inmediaciones de los cursos de agua y de los barrancos.

Con el propósito de garantizar la menor afección a los cauces de la zona, previamente al inicio de las obras, se establecerán planes de emergencia, que incluirán las medidas a aplicar en caso de vertidos accidentales a los cursos de agua.

Los acopios de materiales, así como los acopios de tierra vegetal o sobrantes de obra, se situarán en zonas donde no puedan ser arrastrados por la escorrentía superficial del terreno.

Además, se minimizará la franja de afección a las riberas de arroyos Endrinal (p.k. 36+900) y Peregrinos (p.k. 33+000), cruzados por el eje, ocupándose la anchura estrictamente necesaria de actuación en torno al eje de la vía que permita la construcción de la misma. Asimismo, se procederá a la restauración posterior de los cursos atravesados, tanto morfológica como vegetalmente, en una longitud aguas arriba y aguas abajo del mismo que supere la franja de afección estricta.

El programa de vigilancia ambiental deberá incluir, además del seguimiento de las aguas procedentes de las balsas de decantación, el seguimiento analítico de la calidad de las aguas de los arroyos de El Endrinal y Peregrinos. Para ello se establecerán puntos de control de calidad aguas arriba y aguas abajo de la zona de obras en los arroyos afectados.

Si la calidad de las aguas empeorase a consecuencia de las obras, se establecerán medidas adicionales de protección y restricción (limitación del movimiento de maquinaria, tratamiento de márgenes, barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación provisionales,...).

4. *Prevención de la contaminación acústica y atmosférica*

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la variante serán los establecidos en el Decreto 78/1999, (de 27 de mayo, por el que se regula el régimen de protección acústica en la Comunidad de Madrid), medidos a dos metros de la fachada, y para cualquier altura de las edificaciones:

Zonas residenciales:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 65 dB (A).
Leq. (de 23 a 7 horas) menor que 50 dB (A).

Zonas industriales:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 75 dB (A).
Leq (de 23 a 7 horas) menor que 70 dB (A).

Zonas comerciales o empresariales:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 70 dB (A).
Leq (de 23 a 7 horas) menor que 60 dB (A).

Zonas hospitalarias:

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

Leq (de 23 a 7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

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

Leq (de 23 a 7 horas) menor que 45 dB (A).

Como medidas preventivas y correctoras encaminadas a garantizar, en la medida de lo posible, estos valores límite, establecidos en el mencionado Decreto 78/99, se realizará un proyecto de medidas de protección acústica que incluya:

Disposición de pantallas de protección, al menos, en los siguientes puntos:

PK inicio	PK fin	Margen
25+500	25+990	Izquierda.
31+200	31+960	Izquierda.
33+150	33+650	Izquierda.
38+320	38+900	Izquierda.
0+100 Eje 113	0+400 Eje 113	Derecha del eje 113 del enlace Villalba.

Los puntos de inicio y fin de cada tramo propuesto se tomarán como valores aproximados, determinándose los definitivos en el proyecto de construcción, en función de las reducciones reales de las barreras y del cumplimiento de los objetivos especificados en el comienzo de la presente condición.

Un estudio sobre la tipología de las pantallas (translúcidas, opacas,...) y materiales a emplear en cada caso, en función de: las especificaciones constructivas necesarias para garantizar el cumplimiento de los niveles propuestos; proximidad a las edificaciones a proteger; intensidad lumínica de luz natural actual en el interior de las mismas, etc...

Utilización de maquinaria de obra homologada según el Real Decreto 245/89, de 27 de febrero, de aproximación de las legislaciones sobre determinación de la emisión sonora de máquinas y materiales utilizados en las obras de construcción.

Realización de las inspecciones técnicas y las operaciones de mantenimiento necesarias para que dicha maquinaria no supere las especificaciones del mencionado Real Decreto.

Empleo de silenciadores en compresores, motores, perforadoras, etc...

Ubicación, en casetas insonorizadas, de aquella maquinaria que genere unos mayores niveles de ruido, en zonas próximas a núcleos habitados.

Establecimiento de horario de realización de las obras de 8 a 22 horas, y justificación adecuada para aquellas actividades de obra que sea necesario llevar a cabo durante el periodo nocturno, por motivos de seguridad, generación de otros impactos, o causas de fuerza mayor.

Asimismo, para prevenir la emisión de polvo y partículas en la zona de obras, producidas por movimientos de tierras y circulación de maquinaria, durante toda la fase de construcción se deberá:

Realizar riegos periódicos en todas aquellas zonas donde sean previsible estas afecciones (como superficies desnudas, o acopios de inertes y tierra vegetal), que se intensificarán en el entorno de núcleos habitados y durante los periodos más secos.

Verificar que todos los camiones que transporten áridos cubren sus cajas con lonas.

Realizar las operaciones de mantenimiento de la maquinaria para que las emisiones de la misma no superen los criterios establecidos en la Directiva 96/69/CE, de 8 de octubre, por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de medidas contra la contaminación atmosférica por las emisiones de los vehículos a motor.

Todas las medidas de protección establecidas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, incluyéndose las actuaciones necesarias para su adecuación estética e integración paisajística, en su caso.

Con el objeto de verificar el modelo acústico aplicado en el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, tanto en zonas para las que se hayan establecido medidas de protección acústica, como en zonas en las que los niveles previstos se aproximen a los objetivos de

calidad y para las que no se hayan establecido medidas de protección acústica.

Asimismo, se incluirán en dicho programa los controles necesarios para verificar que se cumplen las medidas encaminadas a minimizar la afección debida a las emisiones de polvo y partículas.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de complementar las medidas mitigadoras, tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

5. *Protección del Patrimonio Histórico-Artístico y Arqueológico y Vías Pecuarias*

El proyecto de construcción deberá incluir el resultado de una prospección arqueológica realizada a lo largo de la traza en aquellas zonas identificadas en el estudio de impacto ambiental como de mayor potencialidad para albergar restos arqueológicos. Asimismo, dicha prospección incluirá zonas auxiliares como vertederos, áreas de instalaciones, accesos, etc. Dichos trabajos arqueológicos serán coordinados por la Dirección General de Patrimonio Histórico-Artístico de la Consejería de Las Artes de la Comunidad de Madrid, requiriéndose la presentación previa de un programa detallado de intervención.

Asimismo, en el programa de vigilancia ambiental se contemplará el seguimiento de las labores de movimiento de tierras, así como la supervisión de los trabajos arqueológicos por parte de dicho organismo, siendo seguidos los procesos previos y de proyecto por un técnico autorizado.

Se evitará toda afección a los recursos culturales inventariados en el estudio de impacto ambiental, tanto los más cercanos al trazado, como aquellos más alejados que podrían verse afectados por movimientos de maquinaria o instalaciones auxiliares. Para ello, se procederá, previamente al inicio de las obras, al jalonamiento de manera diferencial al resto de la superficie en obras, de la Fonda de la Trinidad, situada en el p.k. 38+280, en el término municipal de Collado Villalba, protegida por normativa urbanística.

Se revisará la correcta ubicación de todas las vías pecuarias existentes en el entorno del tramo objeto de estudio, y en particular de: Cordel de Valladolid, la Colada de la Posada de Valcaminer, Cordel del Gasco, Cordel del Hoyo o Vallelargo, Colada del Charco de la Olla al Cordel de Valladolid, Colada del Chachinal (Tramo-I), y los descansaderos de El Churridero y de Cantos Altos; para lo que se consultará a la Dirección General de Agricultura de la Consejería de Economía e Innovación Tecnológica de la Comunidad de Madrid.

Si bien actualmente existe afección de la autopista A-6 sobre determinadas vías pecuarias, el proyecto incrementará la afección actual sobre algunas de ellas, por lo que el proyecto de construcción recogerá la reposición de todas las vías afectadas por la ampliación que se encuentran efectivamente en uso mediante pasos adecuados, cumpliendo en todo caso, las especificaciones incluidas en la Ley 8/1998, de 15 de junio, de vías pecuarias de la Comunidad de Madrid.

6. *Localización de vertederos e instalaciones auxiliares*

Se emplearán únicamente aquellas zonas de préstamo, canteras y graveras que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En caso contrario, se deberá presentar la documentación necesaria ante la autoridad ambiental competente para su oportuna tramitación.

En el estudio de impacto ambiental objeto de proyecto se establecía como vertedero de sobrantes de excavación la mediana de la actual A-6 a la altura del paso superior de La Navata. En el documento de información complementaria se modificó la ubicación de dicho vertedero, proponiéndose las siguientes zonas:

Vertedero n.º 1, situado en el p.k. 12+300 de la margen izquierda, con una superficie aproximada de 10.000 m².

Vertedero n.º 2, en el p.k. 10+700 de la margen izquierda, con una superficie de 42.000 m².

Vertedero n.º 3, a la altura del p.k. 2+000 de la misma margen, con una superficie de 16.000 m².

De estos vertederos, únicamente se podrán emplear los vertederos n.º 1 y n.º 3, que podrán extenderse, respectivamente hasta los siguientes límites:

Vertedero n.º 1: continuación del límite que supone la plataforma del ferrocarril Madrid-Valladolid hasta superar la depresión que provoca el terraplén situado más hacia el oeste y continuando después por la curva de nivel correspondiente hasta el camino trazado tras las edificaciones localizadas al margen de la vía de servicio, que cerraría el perímetro de la zona ampliada.

Vertedero n.º 3: ampliación de la zona propuesta en el documento de información complementaria, a una zona delimitada al norte por el límite de la parcela de las instalaciones de la I.T.V. de Villalba, al sur por el nuevo acceso al núcleo urbano de Villalba - Estación denominado «Nuevo Vial Sur», al oeste por el límite de las parcelas ya urbanizadas o en fase de urbanización, y al este por la vía de servicio de la autopista A-6.

Debido a que la ampliación del vertedero n.º 1 incluye una vaguada, se dispondrán en dicha zona las medidas necesarias para garantizar la evacuación de pluviales durante y tras el vertido de inertes.

La gestión de los materiales sobrantes de excavación que, por razones de capacidad, no puedan ser utilizados en los lugares propuestos en el documento de información complementaria, deberá ajustarse a lo establecido en el Plan de Gestión Integrada de los Residuos de Construcción y Demolición de la Comunidad de Madrid.

El acopio temporal de los materiales sobrantes de excavación previo a su aprovechamiento, se podrá ubicar en el vertedero n.º 2.

Una vez acopiados los materiales de forma temporal, se procederá de forma inmediata a su cubrición con una capa de tierra vegetal, de 20 cm. de espesor, y a su hidrosiembra con especies herbáceas, al objeto de disminuir su impacto paisajístico y la erosión de sus taludes durante el periodo de acopio.

El aprovechamiento de los materiales acopiados en el área reseñada se coordinará con el desarrollo del sistema de gestión de este tipo de materiales previsto por la Comunidad de Madrid.

Finalizada la retirada de los materiales acopiados, se procederá a la restauración definitiva de todas las zonas afectadas.

En el caso de que, en el plazo máximo de dos años, a contar desde la finalización de los vertidos, no se hubiera desarrollado el sistema de gestión de este tipo de materiales previsto por la Comunidad de Madrid, se procederá a la restauración definitiva del vertedero temporal.

Se utilizarán como caminos auxiliares de obra las vías de servicio paralelas a la autopista en todo el tramo, evitándose en la medida de lo posible la apertura de nuevos caminos y, en caso de que fueran necesarios, se incluirá en el proyecto de construcción la justificación de dicha necesidad, así como las medidas ambientales necesarias para garantizar su correcto uso y restauración tras la finalización de las obras. En ningún caso se utilizarán para este fin las zonas caracterizadas como sensibles en la presente condición.

Asimismo, se remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de manera previa al inicio de las obras, la documentación enumerada en el párrafo anterior, para la aprobación definitiva de la ubicación y plan de restauración de dichos caminos.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, de escala no inferior a 1:2.000, de localización de todas las instalaciones auxiliares, vertederos y caminos de obra, así como de las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

Entre dichas zonas de exclusión se contarán, al menos, las siguientes: zonas protegidas, puntos de interés geológico o geomorfológico; zonas bióticas de interés singular, y en general masas arboladas de cualquier tipo; espacios protegidos, catalogados o inventariados; zonas de afección a los yacimientos arqueológicos; cauces y riberas existentes en la zona afectada; y, en general, todas aquellas zonas de alto valor ecológico, paisajístico, cultural o socioeconómico.

7. Protección de la fauna y de la vegetación

Para minimizar la afección sobre la vegetación natural, se tomarán las siguientes medidas:

Se restringirá la ocupación del terreno durante las obras. Esta ocupación se ceñirá lo más posible al ancho de la traza. Para ello, se procederá al jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, jalonando asimismo los límites de las zonas de vertedero, zonas de ubicación de instalaciones auxiliares, y caminos de obra.

A su vez, se procederá al jalonado de manera diferencial, de las zonas de alto valor ecológico, paisajístico o cultural, entre las que se incluirán: las masas arbóreas a lo largo de las márgenes de la autopista o en determinadas zonas de la mediana; los elementos culturales enumerados en la condición 5; los cauces de los arroyos Endrinal (p.k. 36+900) y Peregrinos (p.k. 33+000); el «Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares» y el «Parque Regional del Curso Medio del río Guadarrama y su Entorno», colindantes en tramos intermitentes a la actual A-6, (entre los pp.kk. 26+100 a 38+050 de la margen derecha y los pp.kk. 2+200 al 3+800 y 6+050 al 6+700 de la margen izquierda).

Durante las obras se tomarán las medidas oportunas para afectar exclusivamente a la vegetación de ribera incluida en los bordes de la explanada

de la autovía; especialmente la asociada a los arroyos de Peregrinos, (en el p.k. 33+000 de la margen derecha), y del Endrinal, (cruzado por la autopista en el p.k. 36+900 de la misma margen), ocupándose la anchura estrictamente necesaria de actuación en torno al eje de la vía que permita la construcción de la misma.

Se procederá a marcar de manera clara aquellos pies próximos a la zona de obras que no será necesario talar, pero que se podrán ver afectados por el tránsito de personas y maquinaria.

Se procederá a la instalación de protectores (tablones de 3 m. de altura, o dispositivos similares) en aquellos pies que puedan verse afectados.

En caso de que, a pesar de las medidas de protección adoptadas, se produjeran daños en la vegetación arbórea adyacente a las obras, se procederá al tratamiento de las heridas o daños, así como a la reposición de los ejemplares que no hubieran podido sobrevivir.

Se establecerán medidas de prevención de incendios para dar cumplimiento al Decreto 341/1999, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Prevención de Incendios de la Comunidad de Madrid.

Una vez finalizada la obra, se procederá a la limpieza total de las superficies afectadas, así como a la restauración de las mismas, especialmente las zonas ocupadas por instalaciones temporales.

Es destacable la importancia de los arroyos del Endrinal y Peregrinos como puntos de paso para la fauna de la zona, ya que son los únicos lugares que sirven de paso para la misma en los casi 17 km. del tramo, además de servir como conexión entre el «Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares» y el «Parque Regional del Curso Medio del río Guadarrama y su Entorno». Por ello, además de las medidas definidas para la protección de la vegetación, se establecerán las siguientes medidas para la protección de la fauna:

Adecuación de los drenajes transversales, y particularmente de los pontones que dan servicio a los arroyos del Endrinal y Peregrinos. Para ello, se elaborará un estudio de detalle destinado a conocer los requerimientos biológicos y de comportamiento de las diferentes especies de fauna terrestre de la zona.

De las conclusiones de dicho estudio se establecerá el diseño de los pasos definidos, así como las formas, dimensiones y acondicionamiento ambiental. Las características técnicas que deben cumplir los citados pasos deberán ser establecidos por un especialista en fauna, y sus resultados deberán ser remitidos a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental para su aprobación.

Este diseño deberá garantizar el paso de fauna a través de él en condiciones al menos iguales a las existentes en la actualidad en el caso del arroyo del Endrinal.

En el caso arroyo de Peregrinos, debido a la afección de la ampliación prevista sobre el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, como medida compensatoria, el diseño final deberá mejorar de manera significativa las condiciones actuales para su uso como paso de fauna. Así incluirá, entre otras medidas, la apertura de un punto entre ambas calzadas que permita la entrada de la luz al paso de fauna. El objetivo de esta medida es mejorar la comunicación entre el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares y el Parque Regional del Curso Medio del río Guadarrama y su Entorno.

Se detallarán las características del vallado de la vía, que se diseñará de manera que impida eficazmente el acceso de la fauna a la misma, e incorporará los mecanismos necesarios para el escape de los animales que accedan a ella. Esta medida se verificará de manera especial en las zonas de la autopista colindante con los Parques Regionales de la Cuenca Alta del Manzanares y del Curso Medio del Río Guadarrama y su Entorno.

El plan de vigilancia y seguimiento incluirá un seguimiento de las medidas expuestas en la presente condición, en función de cuyos resultados se inferirá la necesidad de su revisión.

8. Protección y conservación de los suelos

Conjuntamente al replanteo de las obras, se delimitarán físicamente las superficies que vayan a quedar, provisional o definitivamente ocupadas por éstas, así como por las restantes obras auxiliares (incluyendo, entre otras: parques de maquinaria, oficinas y vestuarios, áreas de acopios de materiales y tierra vegetal, y cuantas otras instalaciones sean necesarias para la ejecución de las obras), con el fin de evitar todo tipo de alteración a cualquier espacio ajeno al estrictamente necesario. En cualquier caso, se localizarán y jalonarán de manera diferencial, aquellas zonas de mayor valor ambiental, entre las que se incluirá específicamente:

Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares. (p.k. 26+100 a 38+050 de la margen derecha).

Parque Regional del Curso Medio del río Guadarrama y su Entorno (p.k. 2+200 al 3+800 y p.k. 6+050 al 6+700 de la margen izquierda).

Los cauces de los arroyos Endrinal (p.k. 36+900) y Peregrinos (p.k.33+000).

Bien de Interés Cultural «Fonda de la Trinidad», situado en la margen izquierda de la autopista a la altura del p.k. 38+280.

Zonas urbanizadas colindantes a las obras.

Montes Preservados y Hábitats de Interés.

La localización de los Montes Preservados y Hábitats de Interés se realizará a la mayor escala que permita la información que proporcione el organismo ambiental competente.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda ser directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior reutilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones, cuya altura deberá definirse en el pliego de condiciones técnicas particulares del proyecto de construcción, y no será superior a 1,5 m., de forma que se garantice el mantenimiento de sus propiedades para su posterior reutilización. En caso de permanecer acopiada por periodos superiores a los 6 meses, deberán diseñarse medidas adecuadas para el mantenimiento de sus propiedades estructurales y físico-químicas.

En el proyecto de construcción se definirán las zonas de taludes que se restaurarán con tierra vegetal.

Si accidentalmente se produjera algún vertido de sustancias contaminantes de cualquier tipo, y más concretamente de materiales utilizados en las operaciones de mantenimiento de la maquinaria de obra o debidos al propio uso de ésta, se procederá a recoger dicho vertido junto con la parte afectada de suelo para su posterior tratamiento.

El paso de la maquinaria pesada se restringirá a los caminos señalados para ello, y se impedirá su tránsito por otras zonas, para evitar la compactación y degradación de los suelos.

Se vigilará el estado del suelo para evitar la excesiva compactación del mismo, así como la formación de regueros. Esta vigilancia se intensificará en las épocas de mayores precipitaciones. En el caso de localizarse zonas excesivamente compactadas se efectuarán operaciones de ripado o arado, de tal manera que se evite la formación de una coraza superficial.

El plan de vigilancia y seguimiento incluirá un seguimiento de las medidas correctoras y compensatorias expuestas en la presente condición, en función de cuyos resultados se inferirá la necesidad de su revisión.

9. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística

Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, desarrollando lo esbozado en el estudio de impacto ambiental con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

En dicho proyecto se incluirán los métodos técnicos, plan de trabajo y operaciones de mantenimiento que sean necesarias para el adecuado desarrollo de la vegetación implantada. Asimismo se estudiará su evolución, proponiéndose las medidas adicionales que sean necesarias para asegurar su mantenimiento y desarrollo satisfactorio, tanto durante la ejecución de la obra, como durante el periodo de garantía de la misma.

El proyecto considerará toda la longitud de actuación del trazado (desmontes, terraplenes, obras de fábrica, etc.), así como áreas de vertedero, viario de acceso a la obra, e instalaciones temporales. Además, se realizará un conteo aproximado del número de pies afectados, según especies, de manera que se repongán, en las revegetaciones previstas, el mismo número de pies de cada especie que hayan sido eliminados a consecuencia de las obras. En dicho conteo no se incluirán los pies en el interior de jardines privados.

El citado proyecto considerará como zonas sensibles, de tratamiento especial:

Riberas de los arroyos del Endrinal y Peregrinos.

Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares; y el Parque Regional del Curso Medio del Río Guadarrama y su Entorno, en caso de ser afectado accidentalmente.

Montes Preservados y Hábitats de Interés.

Zonas arboladas en general.

Vertederos, parque de maquinaria, plantas de asfaltado, machaqueo y hormigonado, viario de acceso a la obra, desmontes, terraplenes, y en general todas las zonas donde se hayan ubicado instalaciones temporales de la obra.

El citado proyecto incluirá la reposición de todo el arbolado afectado por las obras, incluyéndose los pies que se afecten en la zona de Dominio Público de la autopista.

Una vez finalizadas las obras, se procederá a la retirada de todos los residuos que se hubieran producido, y a la limpieza general de todas las superficies que hayan sido afectadas por las obras.

Una vez se haya realizado la limpieza de las zonas a restaurar, se procederá al extendido de la tierra vegetal, siguiendo las indicaciones recogidas a este respecto en la condición 8, para finalmente realizar las labores de revegetación que se definan en el proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

La selección de las plantas se realizará en función de las características que presentan en cuanto a su posible integración con respecto a los elementos del paisaje propio de la zona, seleccionando especies autóctonas. En el caso de las actuaciones de revegetación para formaciones que no busquen la creación de un ecosistema natural (como áreas interiores de enlace), se podrán utilizar especies propias de jardinería.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de la zona tenidos en cuenta en el estudio de impacto ambiental. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén será preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, 3H:2V, de modo que sea posible su revegetación. En cualquier caso, los desmontes no serán superiores a 1H:2V, salvo que se produzca un impacto por la ocupación del suelo que no compense las ventajas de taludes más tendidos.

Asimismo, durante la fase de explotación de la vía no se utilizarán pesticidas ni herbicidas en las labores de mantenimiento de la vegetación implantada, con el fin de evitar efectos de toxicidad y contaminación ambiental sobre especies vegetales, la fauna, el suelo y las aguas.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán, espacial y temporalmente, con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

Todos los datos y conceptos del mencionado proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, figurarán en la memoria, planos y anejos, pliego de prescripciones y presupuesto del proyecto de construcción.

10. Afección a espacios naturales y medidas compensatorias

En el presente tramo, la ampliación de carriles afectará aproximadamente a 9.300 m² del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, de los cuales aproximadamente 4.200 m² corresponden a propiedad privada (2.977,42 m² son jardines privados) y el resto a zonas de titularidad pública. Es por ello que, además de incluirse un «Proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra», el proyecto de construcción incluirá, las siguientes medidas compensatorias:

Se revegetará una superficie no inferior al doble de terreno afectado en el Parque Regional del Manzanares que no forme parte de jardines, la superficie final afectada deberá ser determinada por el promotor, antes del inicio de las obras, en coordinación con el Órgano Gestor del Parque. Esta superficie deberá ser colindante con el parque, o estar incluida en su interior. Los terrenos a revegetar serán de titularidad pública, situándose preferentemente en zonas próximas a la actuación. Las especies a utilizar se seleccionarán siguiendo los criterios definidos en la condición 9, empleándose en todo caso especies autóctonas de la zona.

La ejecución de las obras en el interior del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares se coordinarán con el órgano gestor del mismo, para la correcta ejecución de dichas obras, así como para la definición de las superficies y especies vegetales a utilizar en las revegetaciones compensatorias definidas en el párrafo anterior.

Se incrementará la permeabilidad de la autopista para la fauna, adecuándose las características de los pontones de los arroyos del Endrinal y de Peregrinos siguiendo las especificaciones incluidas a este respecto en la condición 7.

Se incluirán medidas de seguridad contra posibles vertidos accidentales en la curva de la Berzosa (p.k. 32+820), al objeto de proteger la calidad de las aguas del arroyo Peregrinos.

Para proteger el arroyo del Endrinal, segundo punto de conexión entre los parques regionales, se dispondrán, para el tratamiento de las aguas de drenaje de la calzada, filtros de arena u otros dispositivos que ofrezcan la misma o mejor eficacia frente al tratamiento de dichas aguas, evitando

el arrastre de contaminantes hacia el curso del río Guadarrama, donde desemboca dicho arroyo.

Todos los datos y conceptos de estas medidas, figurarán en la memoria, planos y anejos, pliego de prescripciones y presupuesto del proyecto de construcción.

11. *Seguimiento y vigilancia*

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental, documento de información complementaria y en el condicionado de esta declaración.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y periodo de su emisión. Para ello el programa detallará, para cada factor ambiental objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbral crítico para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, que acreditará su contenido y conclusiones.

El promotor de las obras, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Plan de seguimiento ambiental, para la fase de obras, presentado por la Asistencia Técnica a la Dirección de Obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Propuesta de ubicación de caminos auxiliares, zonas de préstamo, canteras y graveras que dispongan de autorización y proyecto de restauración, a que se refiere la condición 6.

Plan de emergencia, que incluya medidas a aplicar en caso de vertidos accidentales a los cauces, a que se refiere la condición 3.

Proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 4.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a que se refiere la condición 9.

Propuesta de diseño de pasos de fauna para los arroyos Peregrinos y del Endrinal y propuesta de revegetación compensatoria, a que se refiere la condición 10.

b) Informe paralelo al Acta de comprobación del replanteo.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras:

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial y reposición de los servicios afectados, a que se refiere la condición 2.

Medidas de protección hidrológica, a que se refiere la condición 3.

Medidas para la prevención de la contaminación acústica y atmosférica a las que se refiere la condición 4.

Resultado del seguimiento arqueológico de las obras y protección de las vías pecuarias, a que se refiere la condición 5.

Medidas en vertederos e instalaciones auxiliares, a que se refiere la condición 6.

Medidas de protección para la fauna y la vegetación, a que se refiere la condición 7.

Medidas de protección de suelos, a que se refiere la condición 8.

Medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a que se refiere la condición 9.

d) Antes de la emisión del Acta de recepción de las obras:

Informe sobre la continuidad de los servicios existentes realmente mantenidos, de acuerdo con la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección acústica y atmosférica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio arqueológico y cultural y vías pecuarias realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre el emplazamiento de caminos de obra, vertederos e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 6.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y la vegetación, realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 7.

Informe sobre las medidas de protección y conservación de suelos, realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 8.

Informe sobre las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 9.

Informe sobre las medidas compensatorias realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 10.

Plan de seguimiento ambiental para la fase de explotación.

e) Anualmente y durante tres años, a partir de la emisión del Acta de recepción de las obras:

Informe sobre la efectividad de las medidas ejecutadas para la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre niveles sonoros y efectividad de las medidas ejecutadas a este respecto, a que se refiere la condición 4.

Informe de la eficacia de las medidas expuestas en la condición 6.

Informe de la eficacia de las medidas expuestas en la condición 7.

Informe de la eficacia de las medidas expuestas en la condición 8.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 9.

Informe sobre el estado y progreso de las revegetaciones compensatorias y funcionamiento de los pasos de fauna, a que se refiere la condición 10.

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

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración.

12. *Documentación adicional*

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Adecuación ambiental del trazado, a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas al aseguramiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes durante la fase de construcción y la de explotación a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 3.

Proyecto de medidas de protección acústica, y propuesta de tipología de materiales a utilizar en el mismo, a que se refiere la condición 4.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, a que se refiere la condición 5.

Propuesta de ubicación de caminos auxiliares de obra, zonas de préstamo, canteras y graveras que dispongan de autorización y proyecto de restauración, a que se refiere la condición 6.

Medidas relativas a la protección de la vegetación y la fauna, a que se refiere la condición 7.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 9.

Propuesta de revegetación compensatoria y propuesta de diseño de pasos de fauna para los arroyos Peregrinos y del Endrinal, a que se refiere la condición 10.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 11.

13. Financiación de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la memoria y anexos correspondientes, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones técnicas, y su definición económica en el documento de presupuesto del proyecto. También se valorarán y proveerán los costes derivados del plan de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/86 de 28 de junio, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de evaluación de impacto ambiental.

Madrid, 4 de junio de 2003.—El Secretario general, Juan María del Álamo Jiménez.

ANEXO I

Resumen de las consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Respuestas recibidas

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente	X
Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.	X
Consejería de Educación y Cultura de la Comunidad de Madrid.	—
A.D.E.N.A.	—
Ecologistas en Acción	X
S.E.O.	—
Sociedad de Conservación Vertebrados (SCV)	—
Ayuntamiento de Las Rozas (Madrid)	X
Ayuntamiento de Torreldones (Madrid)	X
Ayuntamiento de Galapagar (Madrid)	X
Ayuntamiento de Collado Villalba (Madrid)	X

Además de estos organismos, se recibieron durante el periodo de consultas previas sugerencias de las siguientes asociaciones y comunidades no consultadas directamente:

- Urbanización del Golf (Las Rozas).
- Asociación de Vecinos de Matas Altas (Las Rozas).
- Comunidad de Vecinos de Rozabela (Las Rozas).
- Residencial Las Cumbres. Parquerozas (Las Rozas).

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente informa sobre la presencia de Hábitats de Interés recogidos en la Directiva 92/43/CE; así como formaciones de ribera de cierto interés en las márgenes del arroyo Peregrinos, destacando la posible afección a estos espacios; si bien alega que no es posible su cuantificación ya que el detalle cartográfico no lo permite.

Sugiere determinar las posibles alteraciones debidas a la planificación de los trabajos y sugiere una serie de medidas preventivas y correctoras para todas las variables del medio.

También sugiere tener en cuenta las alteraciones que en su día generó la anterior ampliación de la autopista.

La Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, señala la afección al Bien de Interés Cultural con el nombre de «Dolmen de Entreterminos», así como varias zonas de alto potencial arqueológico.

Asimismo expone que, aunque aparentemente las obras no afectarán a elementos ajenos a la propia vía de comunicación, si bien la información facilitada no permite obtener datos sobre la forma en que se llevarán a cabo las obras, por lo que sugiere:

Asegurar que las obras no afectarán al «Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares» y al «Parque Regional del Curso Medio del río Guadarrama y su Entorno»; y valorar la incidencia de la ampliación sobre los valores naturales asociados a estos espacios protegidos.

Programación de los trabajos entre las 8 y las 22 horas. En cualquier caso se cumplirán las especificaciones contenidas en el Decreto 78/99 de 27 de mayo, por el que se regula el régimen de protección acústica en la Comunidad de Madrid.

Efectuar análisis de la calidad del aire en la zona de proyecto, en fase de obra y explotación.

Diseñar medidas específicas suficientes para la protección del suelo, la calidad de las aguas, el Patrimonio Histórico-artístico, el Patrimonio Arquitectónico y Monumental, y los yacimientos arqueológicos que pudieran aparecer.

Diseñar las operaciones de limpieza y restauración que sean necesarias una vez finalizadas las obras.

Incorporar documentación escrita y gráfica acerca de las medidas incluidas; así como las partidas económicas sobre la ejecución de aquellas.

También informa sobre la posible afección a los Parques Regionales existentes.

1. Parque Regional del Curso Medio del río Guadarrama y su Entorno: para su protección sugiere:

Que se respeten los límites del Parque, evitando las extracciones o movimiento de tierras, evitando el empleo de materiales geológicos originarios del Parque, y la ocupación de sus terrenos para ubicar instalaciones auxiliares o pistas de trabajo.

Que se trate con especial esmero el cruce de la autovía con el arroyo de Los Peregrinos, beneficiando así la conexión entre el «Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares» y el «Parque Regional del Curso Medio del Río Guadarrama y su Entorno.»

2. Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares: informan que la única afección esperada se sitúa en el p.k. 30+240, por lo que sugieren se realicen las variaciones técnicas necesarias para evitarla. Asimismo informa sobre la prohibición total que existe en el ámbito del PRCAM de realización de actividades extractivas, así como el abandono de desperdicios y generación de vertederos.

El Ayuntamiento de Las Rozas: tras el análisis del estudio considera que el impacto de las obras será moderado, destacando:

Impacto por ruidos: solicitando apantallamiento acústico en ambas márgenes de la actual A-6, en especial en las zonas residenciales (entre los pp.kk. 23+300 y 26+300 margen izquierda, y 24+500 al final margen derecha).

Afecciones sobre la vegetación: estima necesaria la protección y preservación de los ejemplares arbóreos cercanos a la traza, en concreto se recomienda la preservación de los ejemplares de Pinus pinea (p.k. 25+150 margen derecha) y de Quercus rotundifolia y Juniperus Oxycedrus (p.k. 26+100 margen izquierda).

Impacto socioeconómico: Ante las afecciones del ámbito urbano de Las Matas, propone limitar el ámbito de las obras a ejecutar a la actual A-6 y a sus vías de servicio, evitando en todo caso el ámbito de las zonas urbanas.

El Ayuntamiento de Collado Villalba: destaca la ligera afección de la edificación denominada «Fonda Trinidad», en el p.k. 38+280, que se encuentra protegida por la normativa urbanística aplicable. Sugiere un ligero desvío del trazado para evitar su demolición.

Además, alega que la realización de dicha ampliación provocaría un empeoramiento de la baja permeabilidad actual entre los dos núcleos del municipio, y propone la inclusión de la construcción de nuevos puentes y pasarelas de conexión entre ambos núcleos en el proyecto de ampliación.

La Urbanización del Golf (Las Rozas): Sus residentes informan que ante la previsión de un empeoramiento de la condición sonora debido a la ampliación, proponen la instalación de pantallas acústicas entre los pp.kk. 25+250 y 25+400.

La Asociación de vecinos Matas Altas (Las Matas): solicitan:

1. Durante las obras: Definición de medidas para garantizar los accesos y permeabilidad, para minimizar los impactos sobre la atmósfera (en especial en la emisión de polvo), y medidas para garantizar los niveles de ruido durante las obras (en especial la no realización de trabajos durante la noche).

2. Una vez terminadas las obras: Restauración de todas las zonas afectadas por la obra; y la instalación de pantallas acústicas para garantizar el cumplimiento de los niveles de protección definidos en el Decreto 78/99 de 27 de mayo, por el que se regula el régimen de protección acústica en la Comunidad de Madrid.

Residencial Las Cumbres. Parquerozas, y Comunidad de Vecinos de Rozabella (Las Rozas): Exigen la instalación de pantallas antirruído, al paso de la A-6 por su comunidad.

Ecologistas en Acción-CODA realiza las siguientes consideraciones:

Se deberá justificar la ampliación de un cuarto carril en ambos sentidos en la A-6.

Se valorará la posibilidad de no ejecutar la obra de ampliación.

A la hora de valorar de forma global los impactos ambientales que podrían derivarse de la ejecución de la ampliación del tramo descrito, no se puede separar del proyecto completo. Éste incluye, además, la ampliación de un tercer carril entre Villalba y San Rafael, la construcción de un tercer túnel bajo la Sierra de Guadarrama y la construcción de una nueva autopista entre San Rafael y Segovia. Esta última posee declaración de impacto ambiental negativa por lo que se encuentra denunciada ante la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea.

Deberá llevarse a cabo un estudio sónico de maquinaria: afecciones a la población residente y a la fauna silvestre.

Se deberá realizar un estudio del incremento del tráfico rodado y siniestrabilidad.

Se efectuará un estudio de la afección a espacios protegidos, si bien, no directamente sí por las posibles afecciones indirectas (aumento en los niveles de contaminación acústica, emisiones de CO₂, etc.).

ANEXO II

Resumen del proyecto de trazado

El objeto del proyecto de trazado de referencia, sobre el que se emite la presente declaración de impacto ambiental, es la definición de la ampliación, mediante cuarto carril, de las calzadas principales de la autovía A-6, entre los pp.kk. 22+200 y 39+175, tramo delimitado aproximadamente por las localizadas de Las Rozas (Norte) y Collado Villalba.

En el total de 16,975 km. del trazado discurre por los términos municipales de Las Rozas, Torrelozanes, Galapagar y Villalba. Se inicia el tramo en el p.k. 22+200, enlace de la A-6 con la M-50 (Eje Pinar), y finaliza en el p.k. 39+300 (nudo Villalba).

Los criterios adoptados en el proyecto son:

Producir el menor coste social posible, de manera que la construcción de las obras propuestas genere los desvíos, retenciones, etc., que afecten al usuario en la menor medida posible.

Respetar al máximo las estructuras existentes, sobre todo las construidas por D. Carlos Fernández Casado.

Condicionantes estéticos.

El proyecto objeto de estudio es una ampliación de carriles, y las alternativas se reducen a la posibilidad de elección de los espacios de ampliación a la mediana o la mediana terciaria (espacio entre calzada principal y vía de servicio). Se ha planteado seleccionando en cada caso la mejor alternativa siguiendo criterios técnicos necesarios y los objetivos definidos.

A continuación se procede a la descripción del trazado desde el inicio en sentido Madrid-Villalba.

La ampliación discurre por la mediana desde el inicio hasta el p.k. 24+900.

Entre los pp.kk. 24+800 y 26+900 se mantiene íntegra la vía de servicio en la margen derecha (sentido Madrid - Villalba) realizándose la ampliación hacia el Oeste, desplazándose el lado izquierdo entre 4 y 6 metros.

En el p.k. 25+800 el trazado de la autopista discurre colindante al «Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares», hasta el p.k. 38+200.

En cuanto al «Parque Regional del Curso Medio del Río Guadarrama y su Entorno», el trazado discurre colindante al mismo entre los pp.kk. 25+800 al 38+200, y del 35+400 al 37+100.

Desde el p.k. 26+900 al 28+800, la ampliación solo afecta a la calzada izquierda, ya que ya existen actualmente cuatro carriles en la derecha, ampliación que se realiza por la mediana.

En el p.k. 29+000 se sitúa el paso superior de Torrelozanes, donde se igualarán las condiciones de la calzada izquierda a las existentes en la derecha, (donde existen actualmente cuatro carriles), ampliándose por el espacio existente entre la calzada y la vía de servicio.

Desde el p.k. 29+000 al 30+700 la calzada izquierda se sigue modificando por el exterior de la misma, mientras que se mantienen los cuatro carriles que existen actualmente en la derecha.

A partir del p.k. 30+700 comienza de nuevo la modificación de la calzada, ya que en este punto actualmente posee tres carriles, variando la ampliación hasta el 38+000 en ambas calzadas entre la mediana y la mediana terciaria.

En la zona de La Berzosa, a la altura del p.k. 32+200 y 33+600, debido a la estructura presente en el p.k. 32+860, la calzada derecha se modifica, se retranquea el eje 6,5 m a la derecha. Este hecho se traduce en una moderada ocupación del «Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares».

En el p.k. 36+000 se sitúa el paso superior de La Navata, constituido por dos estructuras gemelas, de las que la mitad sobre la calzada con sentido La Coruña no podrá mantenerse, debiendo demolerse y construir otra acorde con las necesidades de anchura y gálibo de la autopista.

En el tramo final, del p.k. 38+00 al 39+100 se amplían las calzadas intermitentemente por la mediana y la mediana terciaria, de manera que se consigue no afectar a la fonda La Trinidad (p.k. 32+280), al edificio de la Cruz Roja (p.k. 38+280), ni a la edificación existente en la margen izquierda en el p.k. 39+020.

Como resumen se presentan las siguientes magnitudes:

1. Calzada derecha (en sentido Madrid-Villalba).

Refuerzo de la calzada existente: En todo el tramo.

Ampliación por la mediana: 5.670 m.

Ampliación por el exterior: 4.930 m.

Transiciones: 1.760 m.

Actualmente con 4 carriles: 4.740 m.

2. Calzada izquierda (en sentido Madrid-Villalba).

Refuerzo de la calzada existente: En todo el tramo.

Ampliación por la mediana: 7.620 m.

Ampliación por el exterior: 7.430 m.

Transiciones: 1.850 m.

Actualmente con 4 carriles: 200 m.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental y en el Reglamento para su ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

A continuación se realizará una breve descripción del contenido del estudio de impacto ambiental, dividiendo dicha descripción en los capítulos más relevantes del estudio.

Inventario ambiental.

En el presente capítulo se recogen las principales características ambientales de la zona en la que se enmarca la actuación para cada uno de los elementos del medio analizados:

Geología, a grandes rasgos define dos unidades principales: materiales graníticos de la Sierra de Guadarrama, y sedimentos del Terciario.

Edafología: los suelos están clasificados como «xericos» (según la Soil Taxonomy), destacando el alto grado de alteración de los mismos debido a las anteriores acciones de construcción de la calzada.

Geomorfología: la zona de estudio se encuentra formada por superficies tipo «pedemonte».

Tectónica: en la zona de estudio se superponen los efectos de las orogénias Alpina y Hercínica.

Hidrogeología: destaca tres tipos de unidades: acuíferos escasos formados en las diaclasas de los terrenos graníticos, acuíferos de poco espesor restringidos a épocas de lluvia sobre los niveles arenosos, y acuíferos bien desarrollados en los materiales terciarios.

Vegetación: se destaca el alto grado de alteración de la vegetación natural del entorno de la autopista, enumerando las siguientes formaciones: Encinar-enebral (fundamentalmente en las áreas preservadas por los parques regionales); sotos y bosques de ribera (en los pp.kk. 33+000 y 36+900); Pinares de pino piñonero (Pinus pinea) en zonas repobladas dispersas en los taludes y medianas de la actual A-6; tierras de secano y barbechos (en las áreas abiertas junto al trazado en los términos de Torrelozanes y Galapagar); especies ajardinadas de las labores de restauración de anteriores ampliaciones de la autopista.

Fauna: se caracteriza como pobre en el entorno inmediato de la autopista, al encontrarse la mayor parte del trazado en áreas urbanas y periurbanas. Además se enumeran los ecosistemas presentes en la zona de estudio.

Espacios naturales de interés ambiental: «Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares», propuesto como Lugar de Importancia Comunitaria (desde el p.k. 25+550 al final del tramo, en su margen derecha); «Parque Regional Curso Medio del Río Guadarrama y su Entorno», también propuesto como Lugar de Importancia Comunitaria, (del p.k. 32+480 al 33+200, y del p.k. 33+300 al 37+000); Diversos Hábitats de la Directiva 92/43/CEE del consejo, de 21 de mayo, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (Directiva Hábitat); y dentro de la categoría de Montes Preservados se incluyen las masas arbóreas y arbustivas de encinar-enebral situadas en la margen izquierda (sentido Madrid-Villalba), en los términos de Las Rozas de Madrid y Torrelotones.

Medio socioeconómico: se recogen, para los términos afectados (Las Rozas, Torrelotones, Galapagar, Collado Villalba), contrastados con los datos globales para la Comunidad de Madrid, los datos de: población, tasa de actividad, tasa de paro, sector agrícola, sector industrial, sector construcción, y sector servicios, (todos ellos del año 1.991).

Recursos culturales: Estructuras diseñadas por D. Carlos Fernández Casado, (pp.kk. 26+600, 29+000, 36+000, 39+200); Fonda «La Trinidad», no afectada por la ampliación; Bien de Interés Cultural «Dolmen de Entre-términos», con categoría de Zona Arqueológica, que tampoco se verá afectado.

Paisaje: se destaca como rasgo principal la alteración antrópica del mismo.

Identificación y valoración de impactos.

Esta identificación y valoración se realiza de manera conjunta, identificando las posibles alteraciones para cada factor del medio, tanto para la fase de construcción como de explotación.

Los impactos valorados son:

Alteraciones sobre la climatología: no significativo.
Alteraciones sobre la geología: compatible.
Disminución de la calidad edáfica por contaminación: compatible.
Contaminación de los suelos por las acciones de mantenimiento de la maquinaria: moderado.

Destrucción de los suelos por ocupación del terreno: moderado.
Compactación de suelos en fase de obras: severo.
Pérdida de calidad de los suelos del entorno: moderado.
Alteraciones sobre la geomorfología y la orografía: no significativo.
Modificación del régimen de circulación de las aguas superficiales: compatible.

Modificación del régimen de circulación de las aguas subterráneas: no significativo.

Destrucción de formaciones vegetales y especies singulares: compatible.
Destrucción o alteración de hábitats: compatible.
Molestias a la fauna e incremento de la mortandad durante la construcción: moderado.

Alteraciones en el comportamiento habitual de las especies faunísticas: compatible.

Efecto barrera: compatible.
Impactos sobre espacios naturales de interés ambiental: compatible.
Afecciones por ruido durante la construcción: moderado.

Afecciones por ruido durante el servicio: moderado.
Reducción de la calidad del aire durante las obras: imprevisible.
Incremento de la contaminación atmosférica durante el servicio: imprevisible.

Alteración indirecta de las aguas superficiales: imprevisible.
Vertidos contaminantes accidentales: imprevisible.

Alteraciones de la calidad de las aguas debido al funcionamiento de la carretera: no significativo.

Cambio en los usos productivos del suelo: compatible.
Seguridad de la población durante la fase de construcción: moderado.
Variaciones en el riesgo de accidente: imprevisible.

Efectos sobre la economía y el empleo: positivo y moderado.
Incidencia sobre los recursos culturales: severo.
Alteraciones sobre el paisaje: compatible.

Para finalizar se presenta una evaluación global de los impactos previstos para el proyecto de ampliación, de manera que se considera de compatible a moderado, es decir que se espera una recuperación inmediata tras el cese de la actividad, o bien requiera cierto tiempo sin exigir medidas correctoras o protectoras.

Medidas.

El estudio incluye una propuesta de medidas a aplicar, estructuradas en tres grandes apartados:

Medidas protectoras: clasificación ambiental del territorio (no se realiza y se pospone a fases más avanzadas del proyecto); jalonado temporal; medidas protectoras para aguas y suelos; medidas para preservar la calidad del aire; medidas para preservar el confort sonoro (entre las que se incluye la instalación de pantallas antirruído en aproximadamente 850 m. lineales); medidas protectoras sobre la vegetación; medidas protectoras sobre la fauna; y medidas protectoras sobre el patrimonio cultural.

Medidas correctoras: Adecuación topográfica y morfológica; plantaciones y siembras; medidas de control de ruido: (las ya mencionadas para medidas protectoras); y reposición de servicios y servidumbres afectados:

Medidas compensatorias: no se consideran de aplicación debido a la magnitud de los impactos considerados.

Plan de Vigilancia Ambiental.

Los parámetros para el seguimiento global de la evolución del entorno de la autovía durante la fase de explotación son:

Procesos erosivos e inestabilidad de taludes, tanto del trazado como de las zonas de préstamos y vertederos.

Estado de plantaciones y siembras.

Estado de los elementos de protección del sistema hidrológico.

Estado de las aguas.

Obstrucción de las obras de canalización y vías de paso.

Niveles de ruido alcanzados.

ANEXO IV

Relación de alegantes y síntesis del contenido de las respuestas recibidas de la información pública del estudio

- Ecologistas en Acción.
- 3, 4, 5 y 6. Grupo Municipal de Izquierda Unida, en el Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid.
- Comunidad de Propietarios JARAIZ, del 2 al 24, de Las Matas (Las Rozas). Madrid.
- Ecologistas en acción-Palencia.
- Vecinos de la Colonia del Pilar, de Collado Villalba.
- Asociación Ecologista Centáurea
- Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid.
- D. Ignacio García Baquero, urbanización «Montecasino».
- Comunidad de Propietarios de «Residencial Las Cumbres».
- Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.
- Ayuntamiento de Las Rozas.
- 16 y 26. Izquierda Unida Torrelotones.
- D.^a Violeta Zayas Plaza.
- D.^a Susana Fernández Díaz.
- D. Ricardo L. Román Martín.
- D. José Ramón de Francisco.
- D. Ángel Fernández Díaz.
- D. Miguel Ángel Gutiérrez del Álamo.
- D.^a Lourdes Fernández Díaz.
- 24 y 35. Ayuntamiento de Torrelotones.
- 25 y 33. Ayuntamiento de Galapagar.
- 27, 28, 30 y 34. Ayuntamiento de Collado Villalba.
- Asociación Ecologista Centáurea.
- Medio Ambiente de la U.P. de CC.OO. de Ávila.
- Gestión de Centros Educativos, S.A., Colegio Parque.
- Sam y Sam Villalba, S.L.
- T.I.E., S.A.

Alegación n.º 1, presentada por Ecologistas en Acción alega que se infravaloran los efectos sobre los espacios protegidos, que el estudio de impacto ambiental carece de un adecuado análisis y valoración que los efectos de los gases tendrán sobre la población, y que las medidas correctoras son imprecisas.

Solicitan que se realice una valoración conjunta del proyecto de la ampliación A-6.

Alegación n.º 2, presentada por el Grupo Municipal de Izquierda Unida, en el Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid solicita se instalen paneles de insonorización entre la vía de servicio y el resto de carriles de la N-VI, a lo largo de todo el recorrido de la A-6 en el interior del término municipal de Las Rozas de Madrid, así como la plantación de árboles en la zona de dominio público exterior a la calzada.

Alegación n.º 3, presentada por el Grupo Municipal de Izquierda Unida, en el Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid alega que no se recogen en el expediente los efectos de la autovía sobre las personas, flora y fauna

en la zona de afección de 100 m establecida en el artículo 82 del Real Decreto 1812/94. En virtud de lo cual, solicita la paralización expediente.

Alegación n.º 6, presentada por el Grupo Municipal de Izquierda Unida, en el Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid informa que en la información existente en el Estudio no se recoge: la estimación de los tipos y cantidad de residuos vertidos, así como las emisiones de materia o energía resultante; como tampoco se exponen las principales alternativas estudiadas, ni una justificación de las principales razones de la solución adoptada, por lo que solicita la inclusión en el estudio de las carencias mencionadas.

Alegación n.º 7, presentada por el Grupo Municipal de Izquierda Unida, en el Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid. Alegación n.º 10, presentada por Ecologistas en Acción - Palencia solicitan la retirada del proyecto de ampliación de la capacidad de la autopista A-6, y en caso contrario recomienda:

Realizar una valoración global de los impactos ambientales debidos al proyecto de ampliación de carriles previsto para toda la autopista.

Llevar a cabo un estudio sónico de maquinaria.

Efectuar un estudio sobre la afección a los espacios protegidos de manera indirecta (aumento de contaminantes atmosféricos, acústica, emisiones de CO₂, etc.).

Alegación n.º 9, presentada por la Comunidad de Propietarios JARAIZ, del 2 al 24, de Las Matas (Las Rozas). Madrid solicita que se minimice el impacto provocado en la salud por el aumento de ruido mediante la colocación de pantallas acústicas adecuadas, y que se respete la zona arbolada como elemento añadido de protección acústica.

Alegación n.º 11, presentada por los vecinos de la «Colonia del Pilar», de Collado Villalba ante el probable aumento de los niveles de ruido y el probable aumento del riesgo de accidente en la zona solicitan: la instalación de pantallas acústicas ante las viviendas situadas en la margen derecha de la N VI, a la altura del p.k. 39+280; la realización de un estudio acústico detallado y la adopción de medidas correctoras en función de las conclusiones que de él se extraigan.

Alegación n.º 12 y 31, presentadas por la Asociación Ecologista Centáurea alega que la construcción de nuevas calzadas generará un enorme impacto en el medio humano, sin que se solucionen los problemas de congestión del tráfico, por lo que solicita se estudien medidas alternativas a la realización del proyecto.

Alegación n.º 14, presentada por D. Ignacio García Baquero, urbanización «Montecasino» solicitan la instalación de barreras sónicas de protección en el tramo situado entre el p.k. 28+900 al 29+000.

Alegación n.º 15, presentada por la Comunidad de Propietarios de «Residencial Las Cumbres» solicitan la instalación de las mamparas acústicas que sean necesarias para paliar dicho efecto en el término municipal de Las Rozas, en las zonas donde las viviendas se sitúen próximas a la carretera, como es su caso (entre los pp.kk. 23+400 y 23+800).

Alegación n.º 16, presentada la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid ante las carencias localizadas en el estudio de impacto ambiental sugiere que:

Se realice una delimitación de superficies que vayan a quedar ocupadas por las obras.

Se someta al procedimiento de evaluación de impacto ambiental la obtención de préstamos, extracción de áridos y formación de vertederos.

Se redacte un proyecto de Revegetación y Adecuación Paisajística.

Reforestación de una superficie no inferior al doble de la ocupada en el «Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares» durante la realización de las obras.

Se realice un estudio de impacto acústico, y se propongan medidas para que la generación de ruidos no sea superior a los valores establecidos en el Decreto 78/99, de 27 de mayo, por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad de Madrid.

Se adopten las medidas necesarias para la protección del suelo y calidad de aguas; para la limpieza de la zona de obras; y para una adecuada gestión de los residuos caracterizados como peligrosos.

Se realice un análisis de calidad del aire actual, así como una previsión del incremento de los niveles de contaminantes debidos a la ampliación.

Alegación n.º 17, presentada por el Ayuntamiento de Las Rozas propone: la disposición de apantallamientos acústicos en aquellas zonas donde se superan los límites legales una vez ejecutado el proyecto; la adopción de medidas relativas al establecimiento de limitaciones al tráfico pesado en el viario urbano; el control de la calidad del aire (tanto en la fase de construcción como de explotación); así como destinar parte del 1% del presupuesto para trabajos de conservación y enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español en la restauración del canal del Guadarrama, obra civil de finales del XVIII.

Alegaciones n.º 18 y 28, presentadas por Izquierda Unida Torrelodones ante afección sobre la vegetación de las márgenes de la autopista que se producirá como consecuencia de la ampliación, solicita se realice el trasplante de los árboles afectados y se diseñen nuevas plantaciones como compensación.

Las alegaciones n.ºs 19, 20, 21, 22, 23, 24, y 25, presentadas por D.ª Violeta Zayas Plaza, D.ª Susana Fernández Díaz, D. Ricardo L. Román Martín, D. José Ramón de Francisco, D. Ángel Fernández Díaz, D. Miguel Ángel Gutiérrez del Álamo, D.ª Lourdes Fernández Díaz, respectivamente. Además de la alegación n.º 37, presentada por Ayuntamiento de Torrelodones, que remite 7 alegaciones particulares solicitan la instalación de pantallas acústicas en la margen izquierda del tramo de autopista comprendido entre los pp.kk. 26+900 y 28+800.

Alegación n.º 26, presentada por el Ayuntamiento de Torrelodones; alegaciones n.º s 27 y 35, presentada por el Ayuntamiento de Galapagar; y alegaciones n.º s 30, 33 y 36, presentadas por el Ayuntamiento de Collado Villalba consideran muy positiva la realización de la ampliación, pero considera necesario:

Llevar a cabo diversas modificaciones de trazado.

Diseñar medidas para la protección del sistema hidrológico e hidrogeológico.

Reposición de servicios afectados.

Establecer medidas de protección contra el ruido, incluyendo la instalación de: 5.906 m de pantallas en el caso de Torrelodones, 400 m. en el caso de Galapagar; y 1.960 m. en el caso de Collado Villalba, o la realización de un falso túnel en caso contrario.

Les sea cedida la parte proporcional del 1,5% del presupuesto de ejecución material destinado a financiar los trabajos de conservación y enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español.

Se eviten los trastornos que se producirán en el entorno debido a la rotura de caminos y carreteras locales, y la falta de permeabilidad transversal durante la ejecución de las obras.

Se excluyan las zonas sensibles para cualquier utilización; se realice una limpieza final de las obras, etc.

Alegación n.º 29, presentada por el Ayuntamiento de Collado Villalba solicita se subsanen las deficiencias observadas en el estudio de impacto ambiental y se mejoren las medidas de protección medioambientales propuestas.

Así proponen: instalación de balsas de retención, decantación y desengrasado; la exclusión de zonas sensibles respecto a cualquier utilización; limpieza general al final de las obras; y la instalación de 1.960 m. de pantallas antiruido.

Alegación n.º 32, presentada por Medio Ambiente de la U.P. de CC.OO. de Ávila alega que la ampliación al cuarto carril prevista generará un enorme impacto sobre el medio humano, sin que sirva para solucionar los problemas de congestión del tráfico, y propone se estudien medidas alternativas a la realización de las obras.

Alegación n.º 34, presentada por Gestión de Centros Educativos S.A., Colegio Parque en la que solicita la disposición de pantallas de protección acústica en el tramo comprendido entre los pp.kk. 33+200 y 33+600, en la margen izquierda de la autopista.

ANEXO V

Resumen de la información complementaria

La información complementaria se estructura en 5 capítulos y 2 anejos. El contenido más destacado de estos capítulos es:

Capítulo 1 «Descripción detallada del proyecto»: Se indica que serán necesarios un total de 192.057 m³, que se obtendrán de canteras actualmente en explotación.

Los excedentes de obra ascienden a 335.090 m³, para su vertido se proponen las siguientes zonas: Vertedero n.º 1 (p.k. 12+300 en la margen izquierda); Vertedero n.º 2 (p.k. 10+700 en la margen izquierda); y Vertedero n.º 3: situado en la margen izquierda de la autopista, en el p.k. 2+000.

Las instalaciones auxiliares de obra se ubicarán en el término municipal de Las Rozas, a la altura del p.k. 14+200 en la margen izquierda.

No está prevista la apertura de caminos auxiliares de obra, se utilizarán la propia explanación de la obra y las vías de servicio existentes para ambos sentidos de circulación.

Capítulo 2 «Definición de Contorno».

Niveles sonoros existentes en la actualidad: Se señala la existencia de un estudio acústico incluido en el Anejo n.º 3.

Paisaje: La ampliación proyectada se estima que apenas será perceptible una vez llevada a cabo la restauración de la obra.

Corredores faunísticos: Se consideran como zonas más probables de paso de fauna aquellas asociadas a las vaguadas de los arroyos de Peregrinos (p.k. 33+000 de la margen derecha), y del Endrinal (p.k. 36+900 de la misma margen), ambos afluentes del río Guadarrama. Estos cauces presentan gran interés dado que mantienen la comunicación ente las áreas protegidas del «Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares» y el «Parque Regional del Curso Medio del Río Guadarrama y su Entorno».

Vías pecuarias: Se han inventariado un total de 13 vías en los términos municipales de Las Rozas, Torrelodones, Galapagar y Collado-Villalba, así como dos descansaderos en el término municipal de Galapagar.

Puntos de interés geológico: se ha comprobado la inexistencia de estos puntos a lo largo del trazado.

«Parque Regional del Curso Medio del Río Guadarrama»: La ampliación prevista no afectará, en el presente tramo, a este espacio protegido.

«Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares»: Este espacio se invadirá a la altura del paso superior de La Berzosa (p.k. 32+860), afectando a unos 9.300 m². Esta superficie de ocupación se corresponde con nueve parcelas, y 2.977 m² de la urbanización «Monte Los Jarales», y dos parcelas catalogadas como fincas rústicas.

Hábitats de Interés: En el presente tramo no se estima que no se afectará ningún Hábitat de Interés (según Directiva 92/43/CEE, de 21 de mayo, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres):

Caracterización de las zonas de ampliación: La mayor parte de las zonas afectadas se caracterizan por la presencia de vegetación alóctona y variada, originada por las labores de revegetación llevadas a cabo en anteriores actuaciones sobre la autopista. Como excepción se señala la afección sobre el «Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares».

Clasificación ambiental del territorio: se considera inapropiado realizar esta clasificación debido a las características del proyecto estudiado.

Capítulo 3 «Identificación y valoración de impactos».

Los impactos valorados según la metodología expuesta en el estudio de impacto ambiental son:

Efectos sobre los niveles sonoros: no significativo.

Efectos sobre la permeabilidad faunística: no significativo.

Afección sobre las vías pecuarias: no significativo.

Afección sobre el «Parque Regional del Curso Medio del Río Guadarrama y su Entorno»: inexistente.

Afección sobre el «Parque Regional de la Cuenca Alta del Río Manzanares»: moderado.

Afección sobre la vegetación: no significativo

Capítulo 4 «Medidas protectoras, correctoras y compensatorias».

Tras realizar el análisis de los principales efectos considerados, se concluye que la afección no difiere prácticamente de la establecida en el proyecto de trazado, por lo que se proponen medidas adicionales únicamente para extremar la precaución en las obras de ampliación junto al arroyo Peregrinos, y para mejorar la funcionalidad de los pontones que sirven de paso a los arroyos de Peregrinos y del Endrinal, con objeto de mejorar su uso como pasos de fauna.

Además se prevé la instalación de pantallas acústicas en los siguientes pp.kk. de la margen izquierda: 13+170 al 13+640; y 0+400 al 0+780:

Considerando la escasa superficie afectada del el «Parque Regional de la Cuenca Alta del Río Manzanares», y las características de los terrenos afectados, no se estima necesario la proposición de medidas compensatorias.

Plan de vigilancia ambiental: donde se establecen las pautas y actuaciones de seguimiento ambiental que se deben realizar.

Anejo 3: Estudio de ruido.

Como conclusiones fundamentales del estudio realizado se resalta:

El actual tramo de la A-6 produce unos niveles de inmisión sonora en sus márgenes que exceden los límites permitidos por la normativa vigente promulgada por la Comunidad de Madrid.

La aplicación de los modelos de predicción ofrece valores similares a los realmente observados.

El incremento del nivel sonoro en las márgenes de la carretera como consecuencia de la puesta en servicio del cuarto carril es irrelevante y se estima en valores próximos a 1dB(A).

Como resumen, se concluye que la puesta en servicio del cuarto carril empeorará de manera no significativa una situación ya existente que supera notablemente los límites establecidos por la normativa vigente al respecto.

Por ello propone la instalación de barreras acústicas en los pp.kk. 13+170 al 13+640 y 0+400-0+780 (ambos en la margen izquierda).

12770 RESOLUCIÓN de 6 de junio de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Variante de Villanubla y acceso al aeropuerto» en la provincia de Valladolid, de la Dirección General de Carreteras.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaria General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió, con fecha de 22 de octubre de 2001, la memoria-resumen del estudio informativo de la «Variante de Villanubla y acceso al aeropuerto» a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha de 17 de abril de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo incluyendo el estudio de impacto ambiental, a trámite de información pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 16 de julio de 2002 y en el Boletín Oficial de la provincia de Valladolid de 23 de julio de 2002, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha de 26 de septiembre de 2002, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, que incluye como anejo el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Con fecha 12 de marzo de 2003, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental requirió a la Dirección General de Carreteras, información complementaria relativa a algunos aspectos no suficientemente detallados en el estudio de impacto ambiental. Con fecha 3 de abril de 2003, la Dirección General de Carreteras remitió la información complementaria solicitada.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV es resumen del resultado del trámite de información pública.

El Anexo V sintetiza la información complementaria presentada al estudio de impacto ambiental.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la «Variante de Villanubla y acceso al aeropuerto».