

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL
Y MARINO

- 2618** *Resolución de 27 de enero de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Autovía del suroeste A-5. Plataformas reservadas para el transporte público y vías de servicio. Tramo: Madrid (Cuatro Vientos)-Móstoles (enlace Móstoles oeste), Madrid.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado d) «Todos los proyectos incluidos en el anexo II cuando sea exigida la evaluación de impacto ambiental por la normativa autonómica» del Grupo 9 del anexo I Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

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

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

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

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. La actuación propuesta pertenece al Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT) del Ministerio de Fomento.

El objeto del proyecto responde a la necesidad de acometer una serie de actuaciones destinadas a la mejora de las condiciones de circulación, el aumento del nivel de servicio actual y el incremento de la seguridad en el tramo de la Autovía A-5, que discurre entre Madrid (Cuatro Vientos) y Móstoles (Enlace Móstoles Oeste). La finalidad del proyecto consiste en la construcción de plataformas reservadas para el transporte público, así como dar continuidad a las vías de servicio existentes, permitir la reordenación de accesos y la remodelación de salidas e incorporaciones entre los pp.kk. 8+300 y 22+000, en las adecuadas condiciones de seguridad vial, de forma que se agilice y mejore, tanto el servicio prestado por el transporte público como la fluidez del tráfico rodado privado, mitigando los embotellamientos que se producen en dicha vía en horas punta.

Las actuaciones propuestas consisten básicamente en:

La implantación de vías de servicio, lo que dará lugar a la organización y homogeneización de los accesos.

La reordenación del tráfico, separando el transporte de viajeros del resto del tráfico rodado, mediante la disposición de viales para uso exclusivo del transporte público (plataformas bus).

Actuación	Valor
Tronco actual de la A-5 afectado por el proyecto	13,7 km
Plataformas reservadas para el transporte público	27,5 km
Vías colectoras-distribuidoras	15,7 km
Carriles adicionales al tronco	9,0 km
Vías de servicio	13,7 km
Enlaces remodelados	5 enlaces

Las obras tendrán lugar en ambos márgenes del corredor de la Autovía del Suroeste (A-5), en el tramo comprendido entre Cuatro Vientos / Colonia Dehesa del Príncipe y el final de la variante de Móstoles (Enlace Móstoles Oeste); en los términos municipales de Madrid, Alcorcón y Móstoles, dentro de la zona suroeste de la Comunidad de Madrid.

Este recorrido presenta una longitud de 13,7 kilómetros comenzando en el término municipal de Madrid, cruzando la M-40, desde su origen (p.k. 8+300), en dirección suroeste, en el límite administrativo de los barrios de Campamento y Cuatro Vientos, hasta la conexión con el término municipal de Alcorcón (p.k. 10+950), bordeando el núcleo de Alcorcón y discurriendo por zonas de uso residencial, comercial e industrial, hasta el p.k. 16+050. En este punto se inicia el tramo que atraviesa el término municipal de Móstoles, que conecta con la M-856 a la altura del p.k. 18+420, hasta el final de la actuación en el p.k. 22+000. Los enlaces que se han propuesto remodelar se exponen a continuación:

Actuación	Descripción
Enlace con la M-40 (p.k. 10+300)	Ejecución de un nuevo lazo que permita el acceso a Alcorcón desde la M-40 este, mediante la nueva vía colectora que se proyecta por la margen derecha del tronco, evitando así el trenzado que se produce en la A-5, a la altura del p.k. 12+100.
Enlace de Alcorcón Centro (p.k. 13+500)	Se proyecta una glorieta elevada sobre la A-5 constituida por 4 patas, una de conexión con el viario de Alcorcón, otra con la carretera de San Martín de Valdeiglesias y dos de conexión al tronco, en su margen derecha. Se proyecta un ramal directo para el embarque de los autobuses procedentes de Alcorcón.
Enlace de Alcorcón Parque Oeste (p.k. 14+800)	Ubicación de una glorieta en la margen derecha de la A-5 que permita contemplar todos los movimientos, así como el desembarque de los autobuses procedentes de Madrid y la comunicación con los sectores urbanísticos contemplados en la zona por el planeamiento de Alcorcón.
Enlace de Móstoles Los Rosales (p.k. 16+860)	Sustitución de la glorieta existente en la margen derecha por otra de radio mayor, según está contemplada en el desarrollo de «Móstoles Tecnológico», de forma que permita el desembarque de los autobuses procedentes de Madrid.
Elace de Móstoles Oeste (p.k.22+400)	Ejecución de una glorieta en la margen derecha de la A-5 que permita todos los movimientos, así como la conexión con la vía de servicio y el desembarque de los autobuses procedentes de Madrid.

Las plataformas reservadas para transporte de viajeros, desde el origen hasta el p.k. 10+030 se dispondrán en ambos márgenes del tronco de la A-5, por el exterior de la vía de servicio y junto a la misma, permitiendo el trenzado entre ambos tráficos en los puntos de conexión con los viales de las barriadas colindantes. Desde el p.k. 10+030 hasta el 13+100, la plataforma se ubicará en la margen derecha del tronco de la A-5 (sentido creciente de los pp.kk.), entre el tronco y la vía de servicio, con dos carriles, uno por sentido. Desde el p.k. 13+100 hasta el final del trazado, las plataformas bus se dispondrán en ambos márgenes, paralelas al tronco de la vía. Asimismo, se proponen varios embarques y desembarques a lo largo del tramo y 7 paradas bus.

Se proyecta la construcción de 17 pasos inferiores, 9 pasos superiores, la ampliación de 5 viaductos existentes y la ejecución de 3 pasarelas peatonales sobre el tronco, las plataformas bus y las vías de servicio.

El proyecto justifica una única alternativa ya que se van a llevar a cabo obras de ampliación y mejora de una infraestructura existente y en funcionamiento, que limita las actuaciones propuestas a su entorno inmediato, puesto que tal y como se expone en el estudio de impacto ambiental, el no ajustarse al máximo al corredor viario del trazado de la infraestructura preexistente conllevaría, además de una merma en la funcionalidad de la obra proyectada, un incremento de los impactos derivados de las actuaciones, así como una afección directa sobre la vegetación natural y el planeamiento urbanístico presentes fuera de la zona de influencia de la actual Autovía A-5.

La alternativa «cero», o de no actuación, es considerada por el promotor, pero es descartada por la necesidad de mejorar el transporte público y la fluidez del tráfico rodado en un corredor que presenta un fuerte peso demográfico y un volumen de tráfico creciente, así como la densidad edificatoria actual y prevista de sus márgenes hacen que las actuaciones proyectadas sean necesarias.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

La zona de actuación se asienta sobre la denominada Depresión del Tajo, que separa las cuencas de los ríos Manzanares y Guadarrama, en una zona muy homogénea con relieves suaves y sin grandes desniveles, alterado por la urbanización y construcción de infraestructuras.

La red fluvial del ámbito de estudio está constituida por pequeños arroyos entre los que destaca el arroyo de Butarque o de la Fuente del Sapo, afluente del Manzanares, y otros arroyos, en los alrededores de Móstoles, afluentes del Guadarrama y pertenecientes a la cuenca hidrográfica del Tajo. El tramo pertenece a la unidad hidrogeológica denominada Madrid-Talavera de tipo detrítico y caracterizada por ser una zona muy permeable que permite una rápida infiltración del agua debido a las particularidades arenosas del terreno.

Las grandes extensiones desarboladas de la zona determinan una vocación agrícola dominante, estando presentes cultivos en su mayoría cerealísticos. En el tramo que discurre por el municipio de Madrid, destaca la presencia de pastos anuales de gramíneas, con presencia de pies arbóreos aislados y dispersos por el borde de la carretera, fundamentalmente olmos («*Ulmus pumila*») y chopos («*Populus sp.*»), en la margen izquierda; mientras que en la derecha, destaca la presencia de una vegetación más herbácea, con estratos herbáceos de especies anuales y formaciones arbustivas (fundamentalmente retamas).

En el ámbito de estudio, los paisajes con presencia de vegetación de porte arbóreo no son muy abundantes, y aparecen asociados a bordes de caminos, parcelas o pequeños arroyos. Las unidades de vegetación presentes en la zona se distinguen en áreas de cultivos de secano y barbechos, pastizales y herbazales ruderales, zonas de matorral asociadas a las superficies arboladas de especies forestales (encinas, pinos piñoneros y sotos de ribera). El grupo faunístico más destacado es el de las aves, principalmente por el elevado número de especies presentes en relación con otros grupos de vertebrados, en general son aves características de zonas abiertas y especies oportunistas, entre los mamíferos destacan por su abundancia el conejo («*Oryctolagus cuniculus*») y la liebre ibérica («*Lepus granatensis*»).

Los enclaves de mayor interés natural en el ámbito de estudio son el «Parque de las Presillas», el cual está delimitado por la M-40, la N-V y la circunvalación de la carretera de Alcorcón a Leganés (M-406), en el municipio de Alcorcón, el cual recoge un extenso pinar repoblado constituido por especies de «*Pinus pinea*», bosquetes de olmos («*Ulmus sp.*») y ejemplares aislados de encinas («*Quercus ilex*»). Otros parajes que merecen mención son la «Venta de la Rubia» y el Parque Natural «El Soto», constituido por una extensión de 44 hectáreas de vegetación con lugares habilitados para el disfrute de la población.

Otros espacios naturales de interés cercanos a la zona de actuación son el Parque Regional del curso medio del río Guadarrama y su entorno, el cual se ubica a un kilómetro de la parte final del trazado, pero sin incidencia alguna sobre dicho entorno. Ni el trazado de este proyecto, ni las actuaciones propuestas, interceptan ningún espacio incluido en la Red Natura 2000 ni hábitats naturales de interés comunitario, incluidos en la Directiva 92/43/CEE.

Las vías pecuarias presentes en la zona de actuación son la Cañada de Extremadura, el Cordel de Castilla, la Vereda de Castilla, la Colada de Pozuelo, la Vereda Segoviana, la Vereda del Molino del Obispo y la Vereda del Camino de San Marcos. En relación al patrimonio arqueológico, y según la cartografía de zonas arqueológicas de la Comunidad de Madrid, en el área de estudio existen además de un pequeño yacimiento paleolítico en el arroyo Butarque, tres zonas de interés, el Casco urbano en Alcorcón, y El Soto y Valle

de las Higueras, en Móstoles. Por último, el Servicio de Arquitectura y Patrimonio de la Dirección General de Arquitectura y Vivienda de la Comunidad de Madrid, comunica que la franja de ocupación de la actuación propuesta afecta o puede afectar a algunos elementos del patrimonio arquitectónico catalogados o inventariados como la Ermita de Nuestra Señora de los Remedios y el Cementerio, ambos situados en el municipio de Alcorcón.

3. Resumen del proceso de evaluación

3.1. Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto. La tramitación en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental se inició con fecha 24 de febrero de 2006, mediante la recepción de la memoria-resumen del estudio informativo del proyecto «Autovía del Suroeste A-5. Plataformas reservadas para el transporte público y vías de servicio. Tramo: Madrid (Cuatro Vientos) - Móstoles (enlace Móstoles oeste). P.k. 8,3 al p.k. 22 (Madrid)».

Esta Dirección General, con fecha de 3 de mayo de 2006, estableció un periodo de consultas a instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. La relación de consultados se expone a continuación.

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad.....	-
Confederación Hidrográfica del Tajo.....	X
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid.....	-
Dirección General de Arquitectura y Vivienda. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid.....	X
Dirección General del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid.....	-
Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid.....	X
Dirección General de Carreteras. Consejería de Transporte e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid.....	X
Dirección General de Infraestructuras. Consejería de Transporte e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid.....	X
Dirección General de Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura y Deportes de la Comunidad de Madrid.....	X
Ecologistas en Acción.....	-
S.E.O./BirdLife.....	-
Ayuntamiento de Madrid.....	X
Ayuntamiento de Alcorcón (Madrid).....	X
Ayuntamiento de Móstoles (Madrid).....	-

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

Contaminación acústica y calidad del aire. Los Ayuntamientos de Madrid y Alcorcón estiman necesario llevar a cabo un estudio acústico para conocer la situación actual y poder realizar un seguimiento de la contaminación acústica producida durante las fases de construcción y explotación.

El Ayuntamiento de Madrid considera necesario estimar los incrementos en los niveles de emisión de contaminantes atmosféricos en fase de obras y establecer las medidas necesarias para contrarrestarlos. Así mismo, indica que se deberá redactar un Plan Transitorio de Regulación del Tráfico para camiones y maquinaria, con el fin de reducir las alteraciones sobre el tráfico.

Hidrología e hidrogeología. La Confederación Hidrológica del Tajo indica una serie de medidas a considerar con el fin de preservar los cauces y la calidad de las aguas. También

recomienda que se diseñen los pasos sobre los cauces y vaguadas para garantizar el paso de avenidas extraordinarias. Muestra también su preocupación por la posibilidad de un aumento de los sólidos en suspensión, y establece la conveniencia de reducir al mínimo la anchura de la banda de actuación de la maquinaria y de los accesos con el fin de afectar solamente al terreno estrictamente necesario. El Ayuntamiento de Madrid hace hincapié en que los productos residuales se gestionen cumpliendo la normativa vigente y en la necesidad de impermeabilizar determinadas superficies de las instalaciones auxiliares, para evitar filtraciones al terreno y a las aguas.

Localización de canteras, zonas de préstamos e instalaciones auxiliares. El Ayuntamiento de Madrid considera que se deberán representar cartográficamente las zonas excluidas, restringidas y admisibles para la adecuada localización de las instalaciones auxiliares, zonas de préstamo, parques de maquinaria, vertederos, etc; y define las siguientes zonas excluidas: Pinares de Pinus pinea junto al nudo de la M-40; encinar seminatural ubicado en el P.K. 10+300 de la margen derecha; entorno de la vía pecuaria Cordel de Castilla, entorno de los núcleos habitados en la margen derecha de la A-5.

En todo caso deberá atenderse a lo estipulado en el Plan de Gestión Integrada de los Residuos de Construcción y Demolición de la Comunidad de Madrid.

Patrimonio cultural y vías pecuarias. La antigua Dirección General de Arquitectura y Vivienda de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, considera necesario tomar las precauciones necesarias para no afectar a los siguientes elementos catalogados del patrimonio o su entorno: la ermita de Nuestra Señora de los Remedios y el cementerio, ambos situados en el término municipal de Alcorcón.

La Dirección General de Patrimonio Histórico de la Consejería de Cultura y Deportes, considera necesario que el Estudio de Impacto Ambiental incluya un Estudio Arqueológico efectuado por técnico competente con prospección arqueológica intensiva de todas las áreas afectadas.

Afección a la fauna y a la vegetación. El Ayuntamiento de Alcorcón considera que deberán adoptarse, en su caso, las medidas protectoras que establece la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de Protección y fomento del arbolado urbano de la Comunidad de Madrid.

El Ayuntamiento de Madrid considera que se deberán recoger las disposiciones de la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente, en su libro IV sobre Protección de Zonas Verdes (modificado en el 2003), así como las medidas de protección necesarias establecidas en el Título III de esta Ordenanza. Se propone la recuperación de varias masas forestales cercanas a la banda de afección, así como la implantación de ejemplares arbóreos y arbustivos en la zona.

Planeamiento urbanístico. El resultado de las respuestas recibidas implica discrepancias entre algunas de las administraciones consultadas, la antigua Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, considera que el proyecto es compatible con el planeamiento vigente en los municipios; mientras que el Ayuntamiento de Alcorcón enumera una serie de ocupaciones de terreno urbanizable a consolidar e incluso que el trazado afectaría directamente a una nave industrial de reciente construcción. El Ayuntamiento de Madrid considera que la ejecución del proyecto implicará la afección a diversos ámbitos de planeamiento del municipio.

Hay varias administraciones que también piden mayor información acerca de las entradas y salidas de la vía y las posibles modificaciones que se realicen en los accesos a la Autovía A-5.

El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor el 12 de diciembre de 2006, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas y los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental. El 8 de febrero de 2007 se remite una consulta recibida en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental con posterioridad al envío efectuado para que sea tenida en cuenta en la elaboración del estudio de impacto ambiental.

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

a) Información pública. Resultado. La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado, de 18 de junio de 2007, número 145.

Con fecha 16 de noviembre de 2007, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente de información pública completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de la información pública.

Durante este período se han recibido un total de 25 alegaciones, procedentes de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, de la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Transporte e Infraestructuras y de la antigua Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, ambas de la Comunidad de Madrid; así como de los Ayuntamientos de Madrid, Alcorcón y Móstoles, 4 alegaciones procedentes de entidades urbanísticas de Alcorcón y Móstoles y 14 de particulares.

Con fecha de 10 de marzo de 2008 la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental las alegaciones presentadas por el Ayuntamiento de Alcorcón, Área de Desarrollo Territorial y el informe favorable de la Dirección general de Arquitectura y Rehabilitación de la Consejería de la Vivienda de la Comunidad de Madrid.

Con fecha de 29 de abril de 2008, la Dirección General de Carreteras remitió documentación adicional sobre el expediente de información pública del proyecto, en el cual se incluyen dos alegaciones procedentes del Ayuntamiento de Madrid y de la Dirección General de Urbanismo y Estrategia Territorial de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid. Estas alegaciones dieron lugar a un segundo informe complementario elaborado por el promotor dando respuesta a ambos escritos.

El conjunto de alegaciones tratan acerca de la configuración de enlaces, la adecuación al planeamiento urbanístico, las conexiones con la autovía, la titularidad de los terrenos afectados, consideraciones ambientales y otras cuestiones de interés particular.

La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento y la Dirección General de Carreteras, de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, establecen conformidad al proyecto de trazado siempre que se obtengan las preceptivas autorizaciones y permisos, previamente a la ejecución de las obras.

La antigua Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, estima conveniente tener en cuenta consideraciones de carácter ambiental relativas a la identificación y localización de impactos durante las obras y su corrección, materiales de préstamo (relativo a canteras y explotaciones), gestión de residuos (según las disposiciones recogidas en la Ley 5/2003, de 20 de marzo, de Residuos de la Comunidad de Madrid y en el Plan de Gestión Integrada de los residuos de Construcción y Demolición de la Comunidad de Madrid 2002-2011), disminución de la contaminación acústica (según las indicaciones recogidas en el Decreto 78/1999, de 27 de mayo, por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica en la Comunidad de Madrid), vulnerabilidad de los acuíferos frente a la contaminación y defensa del arbolado urbano (aplicación de la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de Protección y Fomento del Arbolado Urbano de la Comunidad de Madrid). La Dirección General de Urbanismo y Estrategia Territorial, de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid valora positivamente las actuaciones previstas desde un punto de vista de la ordenación del territorio regional.

El promotor asegura que todas las consideraciones de carácter ambiental expuestas en la alegación de la antigua Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, relativas a la identificación de impactos durante las obras y su corrección, materiales de

préstamo, gestión de residuos, disminución de la contaminación acústica, arbolado urbano, etc., serán aspectos incorporados al proyecto de construcción mediante la actuaciones pertinentes.

El Ayuntamiento de Madrid emite tres informes; el primero, procedente del Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda en lo referente a la compatibilidad del proyecto con el planeamiento urbanístico del municipio, concluye que la implantación de una plataforma reservada para transporte colectivo en la A-5 está conforme con los objetivos perseguidos por el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997. Sin embargo, resulta disconforme con el planeamiento urbanístico vigente en cuanto que ocupa suelos no calificados de dotacional para la vía pública, invadiendo zonas destinadas a uso dotacional zona verde, entre otras, por tanto respecto al ámbito de ocupación del suelo urbanizable no sectorizado, será de aplicación el régimen establecido en la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid. También refleja que debe tenerse en cuenta el intercambiador previsto en el entorno de la estación de metro «Aviación Española», situado a 200m. del origen de la plataforma reservada. Por último, se considera que, en todo caso, la restitución de las ocupaciones temporales que existieran en la realización de la obra, deberán garantizar el uso contemplado en el planeamiento urbanístico. El segundo informe remitido por este Ayuntamiento procede del Área de Gobierno de Medio Ambiente en relación a los impactos potenciales sobre el medio, derivados de las actuaciones en el municipio de Madrid. Considera que los nuevos viales suponen la destrucción de un elevado número de pies arbóreos y la afección a zonas verdes, el incremento de la contaminación acústica sobre la población aledaña y afecciones sobre el planeamiento urbanístico, por lo que considera la necesidad de ejecutar varios estudios previos a la ejecución de las obras, la aplicación de medidas que garanticen la protección ambiental del entorno, así como los factores en los que se deberá basar el programa de vigilancia ambiental. El tercero de los informes, procedente del Área de Gobierno de Obras y Espacios Públicos, expone la posible interferencia de este proyecto con otras alternativas estudiadas por el Ayuntamiento para este corredor en un futuro.

En el informe elaborado por el promotor, se concluye que durante el proyecto de construcción se tratarán todos los aspectos ambientales mencionados en el informe procedente del Área de Gobierno de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Madrid, concretamente, la elaboración de un inventario de las zonas verdes y arbolado afectado directamente por el proyecto, indicando el número de ejemplares, edad y demás características que permitan conocer su estado y posibilidad de trasplante, y la aplicación de medidas compensatorias a la destrucción de zonas verdes y a la tala de ejemplares arbóreos que no puedan ser trasplantados.

El Ayuntamiento de Alcorcón considera que el tramo entre los pp.kk. 11 y 16, resuelve la circulación preferente de autobuses en el eje Madrid (Campamento) - Alcorcón - Móstoles, pero genera diversos problemas de comunicación viaria, tanto para vehículos como para los peatones, para acceder a Alcorcón y para desplazarse entre el norte y el sur del municipio en algunos puntos concretos, por lo que considera necesario revisar o modificar el proyecto de trazado planteado para resolver los problemas generados con el Planeamiento Urbanístico vigente en Alcorcón. Por otro lado en el informe de la Dirección General de Medio Ambiente del citado Ayuntamiento se plantea el uso de la Planta de Tratamiento de RCD de Navalcarnero, tanto como destino de residuos, como de suministro de áridos.

El Ayuntamiento de Móstoles considera que el trazado propuesto para el Enlace Móstoles El Soto-Centro de Servicios afecta directamente a la actividad urbanística denominada Unidad de Gestión n.º 22, la cual procede de una modificación del Plan General, aprobada en diciembre de 2004, y con un informe favorable de la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid.

El resto de alegaciones, procedentes de entidades urbanísticas (de Alcorcón y Móstoles) y particulares, manifiestan la existencia de errores en la titularidad de los terrenos afectados, incluyen varias propuestas de remodelación de los enlaces de San José de Valderas y de Alcorcón Centro, para dar solución a todos los movimientos actuales de

entrada y salida a Alcorcón desde la Autovía A-5, así como desplazar varias estructuras proyectadas en el anteproyecto con objeto de suprimir o minimizar las afecciones sobre varias fincas colindantes y llevar a cabo los expedientes expropiatorios, en caso de resultar necesario, conforme a lo establecido en la legislación vigente.

b) Modificaciones introducidas por el promotor en proyecto y estudio. Como consecuencia del análisis y las conclusiones de las alegaciones presentadas, el promotor integra la inclusión de las siguientes prescripciones a cumplimentar durante la redacción del Proyecto de Construcción Autovía del suroeste A-5. Tramo: Madrid - Móstoles. Plataformas reservadas para el transporte público y vías de servicio:

A propuesta del Ayuntamiento de Móstoles en el Enlace Móstoles El Soto, se adoptará una solución de trazado que evite la afección al Centro de Servicios UG-22, iniciando la vía de servicio a partir del arco norte de la glorieta prevista en aquella margen, para continuar con un trazado que discurra bajo la estructura existente.

A propuesta del Ayuntamiento de Madrid, aproximar, todo lo posible, el trazado de la plataforma bus y la vía de servicio a los ramales del Enlace de la A-5 con la M-40.

A propuesta del Ayuntamiento de Alcorcón modificar el trazado de la vía de servicio en el enclave 10 del P.G.O.U. de Alcorcón, aproximándola a la franja ocupada por el ferrocarril.

A propuesta del Ayuntamiento de Alcorcón en la prolongación del paso inferior existente en el p.k. 12+740, se adoptará un gálibo horizontal suficiente para albergar una calzada bidireccional que permita la circulación del tráfico de vehículos, en ambos sentidos, y el de peatones a través de aceras laterales.

Desplazar hacia el este la estructura E13, con objeto de suprimir o minimizar las afecciones sobre la Finca «La Alquería».

A propuesta del Ayuntamiento de Alcorcón en la remodelación del Enlace Alcorcón Centro, se sustituirá la glorieta elevada prevista por una estructura sobre la A-5 con anchura suficiente como para albergar un bulevar central que facilite el tránsito peatonal por la c/ Argentina, minimizando las afecciones a las fincas colindantes.

En el Enlace San José de Valderas (p.k. 12+100), se dará continuidad a los carriles bus hasta la glorieta localizada en la margen izquierda de la A-5.

Se ampliará a 2 carriles la plataforma de las vías de servicio previstas por ambas márgenes de la A-5, entre los pp.kk. 18+700 y 22+400.

Asimismo, señala que los datos relativos a la propiedad de los terrenos han sido facilitados por el Centro de Gestión Catastral de la Delegación Provincial de Hacienda de Madrid, existiendo la posibilidad de que dichos datos no estén actualizados. En el informe remitido, el promotor asegura que en el Proyecto de Construcción tendrá en consideración varias alternativas de trazado propuestas para la remodelación del Enlace de Alcorcón Centro y del Enlace de San José de Valderas, y de otras estructuras propuestas, y se actualizarán los datos relativos a la titularidad de los terrenos afectados por las obras.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. El proyecto presenta un trazado complementario de las vías de servicio y de plataformas para transporte público, que supone la ampliación de una infraestructura ya existente y en funcionamiento y por lo tanto limita las soluciones propuestas a su entorno inmediato.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. Los principales efectos ambientales del proyecto, se resumen a continuación:

Contaminación acústica y calidad del aire. Las actuaciones del proyecto que ocasionarán un aumento de los niveles sonoros en el entorno serán las que conlleven movimiento de maquinaria de obra. En la fase de explotación el impacto acústico es continuo debido a la regularidad del tráfico en la autovía, con las diferencias correspondientes a la distinta densidad del tráfico en horas diurnas y nocturnas. En todo caso, la autovía es un foco permanente de emisión cuyos efectos sonoros se perciben por las zonas residenciales y poblaciones situadas en su entorno.

En el estudio de impacto ambiental, se hace especial hincapié en la afección acústica sobre los respectivos planes parciales de los sectores PP5 y PP8 contiguos a la A-5, en el término municipal de Alcorcón, y el Área residencial «Colonia Dehesa Príncipe», el Área de Planeamiento Específico APE. 10.08, Colonia Militar Cuatro Vientos, y el Área de Planeamiento Remitida APR. 10.01, La Medina, en el Término Municipal de Madrid. Tras la ejecución de un estudio acústico en el citado documento, se ha concluido que el ruido procedente de la autovía A-5 para el año 2010 supera los niveles de recepción exterior establecidos como criterios acústicos aplicables en las zonas residenciales próximas, por lo que se estima necesario el planteamiento de medidas correctoras, consistentes en la colocación de pantallas acústicas fonoabsorbentes. Los tramos de colocación de las pantallas acústicas propuestas en el estudio de impacto ambiental se exponen a continuación:

Zona (pp.kk. aproximados)		Propuesta de pantallas acústicas
Zona 1 «Residencial Cuatro Vientos» (8+800 – 10+100)		Margen derecha: Pantalla acústica paralela a la A-5 (983 m de longitud). 4 m. de altura. Margen izquierda: Pantalla acústica paralela a la A-5 (1.160 m de longitud). 4 m. de altura Mediana A-5: Pantalla de 963 m de longitud. 2m. de altura
Zona 2 «Escuela de Transmisiones de Cuatro Vientos» (10+500 – 11+500)		Margen izquierda: Pantalla acústica paralela a la A-5. 4 m. de altura Pantalla 1 (732 m de longitud) Pantalla 2 (246 m de longitud)
Zona 3 «Centro Deportivo y Residencial del embarque de San José de Valderas» (11+600 – 12+500)		Margen izquierda: Pantalla acústica paralela a los ramales existentes en el embarque de S. José de Valderas (338 m de longitud). 4m. de altura Margen derecha: Pantalla acústica paralela a los ramales existentes (231 m de longitud). 4 m. de altura
Zona 4	Urbanización Parque Lisboa (12+600 – 13+000)	Margen izquierda: Pantalla acústica paralela a la A-5 (353 m de longitud). 4 m. de altura
	Urbanizaciones cercanas al Enlace de Alcorcón Centro (13+300 – 13+500)	Margen derecha: Pantalla acústica paralela a la A-5 (239 m de longitud). 4 m. de altura
		Margen izquierda: Pantalla acústica paralela a la A-5 (360 m de longitud). 4 m. de altura
	Mediana A-5: Pantalla de 224 m de longitud. 2 m. de altura	
Área de afección «Hotel Express» (13+500 – 13+600)	Margen izquierdo: Pantalla acústica paralela a la A-5 (133 m de longitud). 2 m. de altura	
Área residencial cercana al ramal que conduce al Enlace Alcorcón Centro (13+600 – 14+100)	Margen izquierda: Pantalla acústica paralela a la A-5 (315 m de longitud). 4 m. de altura	
Zona 5 «Afección al núcleo de Alcorcón, Cementerio, Enlace Alcorcón Parque Oeste y Zona Comercial» (14+100 – 15+700)		Mediana A-5: Pantalla de 1.580 m de longitud. 2 m. de altura Margen izquierda: Pantalla acústica paralela al ramal Badajoz-Alcorcón (zona hotelera) de 194 m de longitud. 4 m. de altura
Zona 7 «Área de afección a la Urbanización Los Rosales» (16+700 – 17+300)		Margen izquierdo: Pantalla acústica paralela a la A-5 (490 m longitud). 4 m. de altura Mediana A-5: Pantalla de 825 m de longitud. 2 m. de altura
Zona 8 «Área de afección de la Universidad Rey Juan Carlos» (17+400 – 18+100)		Margen izquierdo: Pantalla acústica paralela a la A-5 (648 m de longitud). 4 m. de altura
Zona 9 «Área de afección Urbanización cercana al Polideportivo El Soto» (19+600 – 20+200)		Margen izquierdo: Pantalla acústica paralela a la A-5 (516 m de longitud). 4 m. de altura

En relación a la calidad del aire, en la fase de explotación se prevé una disminución de los niveles de emisión de los contaminantes atmosféricos debido a la mejora de las condiciones de circulación de los vehículos; sin embargo el estudio de impacto ambiental no realiza una comparación de la situación actual y futura respecto a la calidad del aire.

Respecto a la fase de obras, frente a un incremento de estos niveles, se proponen medidas preventivas en relación a las emisiones generadas por los movimientos de tierras, el tráfico de camiones y de maquinaria pesada.

Alteración del relieve. Préstamos y vertederos. Como consecuencia de las actuaciones propuestas, se originará una modificación de las formas naturales del relieve derivado de los movimientos de tierras y excavaciones, apertura de pistas de trabajo, cruce de cauces y restitución del terreno. El estudio de impacto ambiental incluye la localización de los préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, y se definen las zonas de exclusión.

El excedente de tierras que se destinará a vertedero se estima en unos 363.514 m³. El volumen a transportar desde graveras y canteras suma 315.870 m³. El volumen de tierra vegetal para reutilizar se calcula en 154.075 m³.

Se proponen tres zonas de vertido denominadas «V-3» «Áridos La Cabeza» y «Maximiliano Tajuelo Lanchas»; así como diez graveras denominadas «Areneros de Arroyomolinos», «Areneros Rojas», «Maina», «Soto Pajares», «El Porcal», «J.O.B.D.E.P.», «Planta de Velilla», «Soto e Hijos», «Villarejo Bajo» y «Hermanos Medina», y dos canteras denominadas «Consvial» y «La Curva».

Impactos sobre la hidrología superficial y subterránea. Las principales afecciones vienen derivadas de la ampliación de las estructuras de drenaje preexistentes en la actual infraestructura, colocación de tubos u otras actuaciones constructivas en el entorno, así como alteraciones en la calidad de las aguas por removidos de fondo o vertidos accidentales. Estas actuaciones se llevarán a cabo en época estival para minorar el impacto. Se cruzan los siguientes cauces:

Nombre del cauce	Descripción
Arroyo de Butarque o de la Fuente del Sapo.	Atraviesa el Enlace de San José de Valderas y la N-V en el p.k. 12+000, pasando canalizado por el Barrio de La Fortuna (Leganés).
Arroyo de Prado Ovejero.	Pasa cerca de Villacisneros y cruza la A-5 en el p.k. 16+000, coincidiendo con la M-50.
Arroyo del Soto.	Es atravesado por la A-5 en el p.k. 19+500. En buena parte canalizado.
Arroyo de las Carrasquillas.	Es atravesado por la A-5 en el p.k. 20+500.
Arroyo de la Cama del Lobo.	Es atravesado por la A-5 en el p.k. 21+000.
Arroyo de los Piñones.	Es atravesado por la A-5 en el p.k. 21+500.

En relación con el medio hídrico subterráneo, no se identifican alteraciones significativas ya que la superficie de recarga que pudiera perderse por la actuación es muy reducida.

Alteraciones del medio biótico y del paisaje. Presencia de espacios naturales protegidos. Las actuaciones implican una afección sobre la cubierta vegetal derivada de la ejecución de desbroces y movimientos de tierra necesarios, así como el incremento del riesgo de incendio por la presencia de cultivos y pastos de secano en gran parte del trazado. Los nuevos viales proyectados supondrán la destrucción de pies arbóreos existentes a lo largo del trazado, resumidos a continuación:

Descripción de la zona afectada	Localización (p.k.)	Ejemplares afectados
Doble alineación de ejemplares arbóreos en la margen derecha de la A-5.	8+750 – 9+250	«Populus sp.» (70) «Cupressus sp.» (1) «Ulmus pumila» (111) «Catalpa bignonioides» (3) «Robinia Pseudoacacia» (4)
Pinar de repoblación junto al nudo de la M-40.	9+250 – 10+200	«Pinus pinea»
Ejemplares de gran porte localizados en la intersección de las futuras plataformas de transporte colectivo con el acceso de la Venta de la Rubia.	10+200	«Eucaliptus camaldulensis», «Platanus hispanica», «Cupressus sp.», «Acer negundo», «Cedrus atlantica», y otras especies ornamentales.
Pequeño encinar en la margen derecha de la A-5.	10+300	«Quercus ilex»
Presencia de varios olmos silvestres.	10+400	«Ulmus sp.»
Área vallada con presencia de arbolado forestal.	10+950	Pinos, cedros y otras especies.
Zona arbolada.	11+000	Varias especies.

Las medidas correctoras propuestas por el promotor se recogen en el cuadro adjunto.

La afección sobre las comunidades faunísticas, consiste en la ocupación o fragmentación de sus hábitats de cría y/o alimentación, molestias ocasionadas durante la época reproductora y pérdida de ejemplares por movimientos de tierras o atropellos, así como el efecto barrera derivado del vallado de la carretera y el tráfico de vehículos, sin embargo se destaca la ausencia de especies terrestres de gran tamaño que necesiten pasos de grandes dimensiones.

Los impactos sobre el paisaje son de baja magnitud, puesto que no es necesario ejecutar grandes desmontes o terraplenes, y a que no se propone la apertura de un nuevo corredor en el que se instale la infraestructura viaria. En relación a los espacios naturales, el trazado no intercepta a ningún espacio incluido en la Red Natura 2000, ni hábitats naturales de interés comunitario incluidos en la Directiva 93/42/CEE.

Planeamiento urbanístico y accesibilidad. Las actuaciones previstas suponen una ocupación adicional de una banda de 20 m. por cada margen aunque ocasionalmente serán 30 m. en una de ellas. En los municipios de Madrid, y Alcorcón, los impactos se producen por ocupación de suelos, que los respectivos Planeamientos Urbanísticos atribuyen a otros usos. El promotor asegura que durante el proyecto de construcción se tendrá en cuenta lo establecido en los Planes Generales de Ordenación Urbanística de cada uno de los municipios afectados.

Patrimonio cultural. Vías pecuarias. En el estudio de impacto ambiental se asegura que se tendrán en cuenta los resultados del estudio arqueológico elaborado en coordinación con el organismo competente de la Comunidad de Madrid, así como que se contará con la presencia continuada de un Técnico especializado en Arqueología a lo largo de toda la fase de desbrozados y movimientos de tierras. En relación a vías pecuarias interceptadas, se garantiza el paso de ganado en la fase de obras, y en la fase de explotación quedará restituido el uso de las mismas, según las directrices incluidas en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias.

4.3. Cuadro sintético de relación entre impactos y medidas correctoras.

Impactos ambientales	Medidas correctoras
<i>Geomorfología</i>	
Alteración formas naturales del relieve. Residuos.	Movimiento de tierras selectivo. Extracción, acopio, mantenimiento y reutilización de la tierra vegetal. Gestión de residuos según las disposiciones de la Ley 5/2003, de 20 de marzo, de Residuos de la Comunidad de Madrid y el Plan de Gestión Integrada de los Residuos de Construcción y Demolición de la Comunidad de Madrid.
Degradación y pérdida de capacidad productiva.	Instalaciones auxiliares en zonas de escaso valor ambiental. Jalonamiento de la zona de actuación y de las instalaciones auxiliares.
<i>Medio atmosférico</i>	
Contaminación atmosférica.	Riegos de pistas. Correcto mantenimiento de los motores de vehículos y maquinaria.
Contaminación acústica.	Instalación de paneles Sándwich Acústicos Fonoabsorbentes
<i>Hidrología superficial y subterránea</i>	
Alteración de la red de drenaje.	Reposición y mejora de las obras de drenaje existentes.
Pérdida de calidad de las aguas.	Barreras de retención de sedimentos, impermeabilización de superficies, instalación de balsas de decantación y retención, localización de acopios de materiales, de zonas de instalaciones auxiliares y limpieza de los materiales y elementos de obra, fuera de las líneas de drenaje.

Impactos ambientales	Medidas correctoras
<i>Vegetación y espacios naturales protegidos</i>	
Eliminación o alteración de la vegetación.	Ejecución de riegos en viales de obra, control de maquinaria, jalonamiento temporal de las obras, acopio de tierra vegetal, protección del arbolado, trasplante de vegetación, ejecución de un Plan de incendios, extendido de tierra vegetal, lavado de elementos sensibles afectados por polvo y arreglo de raíces. Actuaciones de restauración vegetal. Siembras, hidrosiembras y plantaciones de árboles y arbustos en taludes. Trasplante de ejemplares arbóreos significativos de encina (« <i>Quercus ilex</i> ») y pinos (« <i>Pinus pinea</i> ») a los lugares que indique el Organismo competente de la Comunidad de Madrid.
Afecciones a masas arboladas.	Recuperación de los pinares situados junto al nudo de la M-40 mediante la aplicación de tratamientos selvícolas adecuados y plantación de nuevos ejemplares. Creación de nuevas zonas ajardinadas o alineaciones arbóreas que compensen su desaparición en la margen derecha de la A-5 mediante la plantación de especies arbóreas y arbustivas de la vegetación potencial de la zona.
<i>Fauna y paisaje</i>	
Ocupación de hábitat y el efecto barrera.	Programación de las obras para evitar molestias a la fauna en función de los periodos críticos de las épocas reproducción y cría de las especies más sensibles (desbroces y apertura de pistas desde principios de septiembre hasta mediados de marzo). Cerramiento de la carretera y colocación de dispositivos de escape para la fauna (50 x 55 cm). Adecuación de obras de drenaje transversal con vegetación a ambos lados de la misma aislando el curso de agua de la vía y permitiendo el paso de pequeños vertebrados. Para favorecer este paso se instalarán, en zonas que no actúen como colector cada 40 ó 50 m pequeñas rampas de hormigón rugoso hacia el exterior de la vía. Acondicionamiento de los sifones y sistemas de drenaje para evitar caídas accidentales de pequeños animales.

5. Condiciones de protección ambiental aplicables al proyecto

Se resumen las principales medidas para la protección del medio ambiente, derivadas tanto del estudio de impacto ambiental como de las alegaciones recibidas, complementadas por el órgano ambiental a fin de que los impactos detectados o potenciales queden adecuadamente evitados o corregidos.

Las actuaciones propuestas deberán incluir la ejecución de medidas correctoras necesarias para garantizar el mantenimiento de la morfología de la zona, los cursos de agua, el paisaje, la vegetación ó la fauna presente. Se deberá mantener la continuidad de todos los cauces de agua interceptados mediante la inclusión de pasos de agua en cada uno de ellos; en el momento de replantear la obra, se determinará la superficie forestal afectada por el proyecto de forma que se lleven a cabo las forestaciones o reforestaciones en zonas aledañas por la pérdida de superficie ocasionada, en coordinación con el organismo competente de la Comunidad de Madrid.

Con el objeto de dotar a la Autovía de un nivel adecuado de permeabilidad a la fauna, para la adecuación de estructuras u obras de drenaje, vallados y dispositivos de escape; se atenderá a las especificaciones recogidas en el documento de «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales», publicado por el Ministerio de Medio Ambiente (2007).

Se deberán colocar pantallas acústicas fonoabsorbentes, en los tramos y condiciones especificadas en el punto 4.2 «Contaminación acústica y calidad del aire» de forma que se cumpla la normativa vigente en materia de ruidos y vibraciones (Real Decreto 1367/2007,

de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas). Siempre que resulte técnicamente posible se instalarán pantallas vegetales complementando las pantallas acústicas propuestas.

El promotor, una vez aplicadas las medidas correctoras acústicas, propondrá al órgano sustantivo la delimitación de una zona de servidumbre acústica de acuerdo a los objetivos de calidad establecidos según el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

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

A propuesta del Ayuntamiento de Alcorcón, se estudiará como alternativa, técnica y económicamente, el empleo en las unidades de obra, de áridos y otros productos procedentes de las Plantas de Valorización de Residuos de Construcción y Demolición.

El plan de restauración e integración paisajística deberá incluir las zonas del trazado abandonadas y las infraestructuras abandonadas.

Las zonas de vertido propuestas en el estudio de impacto ambiental, podrán utilizarse para este cometido siempre y cuando cuenten con la autorización correspondiente del órgano competente de la Comunidad de Madrid.

Se consideraran zonas excluidas, además de las reflejadas en el estudio de impacto ambiental, las siguientes: Pinares de «Pinus pinea» junto al nudo de la M-40; encinar seminatural ubicado en el P.K. 10+300 de la margen derecha, y el entorno del cordel de Castilla.

6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental*

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental cuyos objetivos básicos son:

Efectivo cumplimiento de las medidas correctoras y protectoras.

Control de los impactos de difícil estimación en el momento de la redacción del estudio de impacto ambiental.

Seguimiento de los impactos que se han estimado más importantes.

El sistema de vigilancia se basa en el establecimiento de los controles necesarios para la ejecución de las medidas correctoras que se adopten, tanto en la fase de obras como de explotación, incluyendo un conjunto de indicadores para el seguimiento de la efectividad de dichas medidas. Dichos controles versarán, entre otros, sobre los siguientes factores:

Niveles de transmisión sonora.

Niveles de emisión de contaminantes atmosféricos.

Protección de la vegetación y el arbolado.

Gestión de residuos.

Restauración de taludes y desmontes, zonas auxiliares degradadas por las obras y bandas laterales de dominio público.

Revegetación de las zonas recuperadas y seguimiento de las nuevas zonas ajardinadas o alineaciones arbóreas que puedan establecerse en compensación por la desaparición de las existentes en la margen derecha de la autovía.

En función de los valores que tomen estos indicadores, se pueden establecer o no medidas correctoras de carácter complementario.

Durante toda la fase de ejecución de las obras, y con una frecuencia mensual, el órgano sustantivo remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, los informes que se describen en el punto 8.5 «Informes» del Estudio de Impacto Ambiental.

Respecto al control de los niveles acústicos, se remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un informe sobre la eficacia de las pantallas acústicas instaladas, basado en las medidas obtenidas según lo establecido en el punto 8.4 «Fase de Explotación» del Estudio de Impacto Ambiental. Dichas medidas se tomarán una vez transcurridos seis meses desde la firma del Acta de Recepción.

Se presentarán informes arqueológicos antes del acta de conformidad de replanteo y antes de la emisión del acta de recepción de la obra.

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

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Autovía del suroeste A-5. Plataformas reservadas para el transporte público y vías de servicio. Tramo: Madrid (Cuatro Vientos)-Móstoles (enlace Móstoles oeste). P.K. 8,3 AL P.K. 22 (Madrid), concluyendo que siempre y cuando se autorice en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

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

Madrid, 27 de de enero de 2009.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

AUTOVÍA DEL SUROESTE A-5. PLATAFORMAS RESERVADAS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO Y VÍAS DE SERVICIO. TRAMO: MADRID (CUATRO VIENTOS) - MÓSTOLES (ENLACE MÓSTOLES OESTE).

