

HOJA DE CONTROL DE CALIDAD						
DOCUMENTO	DOCUMENTO DESCRIPTIVO					
PROYECTO	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN ACTUACIONES ACTUACIONES DE MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA AUTOVÍA DEL SUR, A-4, ENTRE LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES DE LOS MOLINOS Y SAN MARCO, P.K. 12,000 DE LA A-4 Y LA AVD. LEONARDO DA VINCI (PASO SUPERIOR P.K. 15,200 DE LA A-4)					
CÓDIGO	CA2852-IN-EC-DOC_DESCRIPTIVO-D0f.docx					
AUTOR	FIRMA	FML				
	FECHA	27/05/2022				
VERIFICADO	FIRMA	MSA				
	FECHA	30/05/2022				
DESTINATARIO	UNIDAD DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MADRID					
NOTAS						

ÍNDICE

1. OBJETO DEL DOCUMENTO.....

2. DEFINICIÓN DE LA ACTUACIÓN. OBJETIVOS

2.1. ORDEN DE ESTUDIO. OBJETO DE LA ACTUACIÓN

3. SITUACIÓN ACTUAL Y DEFINICIÓN DE LA ACTUACIÓN

4. ANTECEDENTES

4.1. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

4.2. ANTECEDENTES TÉCNICOS

5. DESCRIPCIÓN RESUMIDA DEL PROYECTO

DESCRIPCIÓN GENERAL

5.1.1. Actuaciones en la margen de la A-4 sentido Andalucía

5.1.2. Actuaciones en la margen de la A-4 sentido Madrid.....

6. CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL DEL PROYECTO.....

6.1. CONDICIONANTES AMBIENTALES Y TERRITORIALES EXISTENTES EN EL ENTORNO

6.2. EFECTOS PREVISIBLES DE LAS SOLUCIONES PROPUESTAS EN EL MEDIO.....

6.3. CONCLUSIONES MEDIOAMBIENTALES.....

7. ANÁLISIS DE LA NECESIDAD DE EVALUACIÓN AMBIENTAL.....

7.1. MARCO LEGISLATIVO

7.2. CLASIFICACIÓN DEL PROYECTO RESPECTO A LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

7.3. NECESIDAD DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN.....

8. CONCLUSIONES

4

4

4

4

6

6

8

8

9

13

15

15

16

16

16

16

16

16

16

16

17

18

DOCUMENTO DESCRIPTIVO

1. OBJETO DEL DOCUMENTO

El presente documento se redacta dentro del Contrato de Servicios para la redacción del Proyecto de Construcción: “Actuaciones a corto y medio plazo para la mejora de la accesibilidad del transporte público en la Autovía del Sur, A-4. Tramo. Polígono Industrial Los Molinos – Polígono Industrial San Marcos. Provincia de Madrid”, para la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, formalizado el 7 de junio de 2017.

El objeto de la confección de este documento es realizar, desde las primeras fases de la redacción del Proyecto de Construcción de referencia, una descripción de las actuaciones contenidas en el mismo, de sus antecedentes, de los objetivos perseguidos y de las obras precisas para alcanzarlos, con el objeto de poder clarificar, mediante la audiencia a administraciones y agentes relevantes, algunos aspectos de la tramitación precisa para el conjunto de los trabajos.

2. DEFINICIÓN DE LA ACTUACIÓN. OBJETIVOS

2.1. ORDEN DE ESTUDIO. OBJETO DE LA ACTUACIÓN

Conforme se establece en la Resolución de la Dirección General de Carreteras firmada el 8 de mayo de 2015 por la que se aprueba la Orden de Estudio de Clave 19-M-14450 que regula el Contrato de Servicios, de nombre:

“Actuaciones a corto y medio plazo para la mejora de la accesibilidad del transporte público en la Autovía del Sur, A-4. Tramo. Polígono Industrial Los Molinos – Polígono Industrial San Marcos. Provincia de Madrid”

Este proyecto desarrollará a nivel constructivo el contenido del estudio previo EP-M-72, que fue redactado con el objetivo de encontrar las actuaciones prioritarias y de menor coste que maximicen la rentabilidad de la inversión y que, al mismo tiempo, permitan mejorar las condiciones de explotación de la autovía A-4, mejorando la calidad de los servicios de transporte público de viajeros, reduciendo los tiempos de recorrido y asegurando una mayor regularidad.

Por lo tanto, en base a las conclusiones del estudio previo EP-M-72, se definen las actuaciones necesarias para la mejora del tramo considerado de la autovía A-4, a corto y medio plazo.

En base a la Orden de Estudio de fecha 11/05/2015, se ha completado la fase 3 del proyecto de construcción relativo a “Actuaciones a corto y medio plazo para la mejora de la accesibilidad del transporte público en la Autovía del Sur, A-4, Tramo entre los PP.KK. 12+200 y 14+900. Clave: 19-M-14450”, en la que se recoge un ligero incremento del viario de partida, así como una nueva estructura (pasarela peatonal).

Paralelamente, con objeto de reforzar las conexiones con el exterior de los polígonos industriales de los Molinos y San Marcos, a petición del Ayuntamiento de Getafe se están estudiando 2 nuevos contactos a la vía lateral proyectada por la margen derecha de la A-4.

Con estos cambios se modifica la Orden de Estudio con fecha diciembre de 2019.

3. SITUACIÓN ACTUAL Y DEFINICIÓN DE LA ACTUACIÓN

La totalidad del tramo discurre por la provincia de Madrid y en particular por el término municipal de Getafe.

La topografía obedece a una zona urbana, muy consolidada constituida por polígonos industriales.



Tramo situación actual. Fuente Google Earth

La autovía en su margen derecha cuenta con cuatro carriles perdiéndose uno para entrada en el polígono industrial de Los Ángeles.



Salida desde el tronco al polígono de Los Ángeles. Fuente Google Earth

Unos metros más adelante, antes de desprenderse el ramal del enlace con la M-406 existe una entrada directa y peligrosa desde el polígono al tronco.



Entrada desde el polígono de Los Ángeles al tronco. Fuente Google Earth

El enlace con la carretera M-406 es un enlace remodelado con nuevos ramales



Enlace con la M-406 a lo largo de los años 2001 , 2005 y 2007 . Fuente Google Earth

A partir de este enlace, en la margen derecha existe una vía lateral hasta la traza del ferrocarril.

En la margen izquierda, inicialmente el tronco cuenta con cuatro carriles y una vía de servicio de acceso a la gasolinera y a la calle Progreso.



Tronco de la autovía , calle Progreso. Fuente Google Earth

Posteriormente pasa a tres carriles, habiendo un trenzado peligroso antes del cerro de Los Ángeles.

A partir del hotel TRYP Los Ángeles y la gasolinera de CEPSA comienza una vía lateral que finaliza después del enlace.,



Vía colectora existente e margen izquierda. Fuente Google Earth

Las actuaciones vinculadas a la O.E. (11/05/2015), se fundamentan en la creación de nuevas vías de servicio (laterales) y mejora de las existentes, para dotar de mayor capacidad al conjunto viario formado por la A-4 y vías de servicio. Se modifica ligeramente también el enlace del pk 13,9 con la carretera M-406.

Se modifica la ubicación de algunas de las paradas de autobús en ambas márgenes, en concreto dos de ellas se situaban hasta ahora en carriles de incorporación, y se desplazarán a la nueva vía de servicio, mejorando las condiciones de seguridad vial. Las paradas se dotarán con una marquesina, así como una bahía de estacionamiento, acompañada de cuñas de deceleración y aceleración para los autobuses. Se incluye también una nueva pasarela de conexión entre márgenes en el pk 13+460.

Para realizar estas actuaciones, es necesario ejecutar 2 nuevas estructuras: la primera en la margen derecha del enlace del pk 13,9 para cruzar a distinto nivel la salida del tronco a la vía de servicio, bajo el ramal de incorporación al tronco. La segunda estructura realiza el desdoblamiento de la estructura de paso del enlace del pk 13,9 sobre la A-4, demoliendo la estructura antigua (pk 13+880) que servía el tráfico Sur en el enlace actual.

Con esta actuación se mejoraría la capacidad global de ese tramo de Autovía y se reducirían los tiempos de recorrido del transporte público y privado con origen o destino en las poblaciones cercanas: Getafe, Pinto, Valdemoro, y Ciempozuelos.

Con independencia de lo anterior, para el conjunto del proyecto deberá estudiarse de forma específica los siguientes temas:

- Estudio de la disposición de paradas de autobuses, incluidos recorridos peatonales y pasarelas.
- Estudio de la compatibilidad de la solución adoptada con la implantación posterior de un carril de uso preferente (o restringido) para transporte colectivo.
- Implementación y adaptación de las medidas correctoras derivadas de la D.I.A. relativa al Proyecto de trazado, de clave T7-M-12360, especialmente en lo relativo al impacto acústico.
- Estudio detallado de los servicios a reponer, reflejando claramente en planos los afectados y las soluciones propuestas.

En principio reseñar que como resultado de la revisión de la solución propuesta en el “Estudio Previo (EP-M-72) Programa de actuaciones a corto, medio y largo plazo para mejorar la accesibilidad del transporte público de viajeros en el acceso por la carretera de titularidad estatal A-4 a Madrid”, que sirvió de base a la Orden de Estudio de fecha 11/05/2015, se han detectado una serie de posibles mejoras en el planteamiento viario de partida:

- Las actuaciones de mejora se enmarcan en un tramo de la A-4 más amplio que el inicialmente considerado en el Estudio Previo (EP-M-72), proponiendo su ampliación en unos 0,5 Km., tanto en el inicio como al final del tramo, de manera que quede garantizada la seguridad y funcionalidad de sus calzadas troncales y la de las laterales en estudio.
- Se propone la construcción de una nueva pasarela peatonal, localizada a la altura del P.K. 15,0, que sustituiría un antiguo paso inferior (obra de drenaje), acondicionado provisionalmente como paso peatonal, que no reúne las mínimas condiciones de accesibilidad y seguridad.
- Por último, entendemos que sería conveniente tener en cuenta las últimas peticiones del Ayuntamiento de Getafe, relativas a nuevas conexiones con las vías laterales diseñadas, de manera que quede garantizada la accesibilidad a los desarrollos industriales localizados en la margen derecha de la A-4, a la altura de los PP.KK. 13,0 y 14,0.
- Consideramos razonable y necesario este nuevo planteamiento viario, ya que supondría una mejora de las condiciones de accesibilidad y seguridad en la A-4. Para su estudio se han tenido en cuenta aspectos de funcionalidad, tráfico, medioambiente, disponibilidad de terrenos etc. Asimismo, se ha llevado a cabo una valoración económica estimativa de sus costes de implantación.

Estas actuaciones son las recogidas en la nueva Orden de Estudio de febrero 2020.

4. ANTECEDENTES

4.1. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

Los antecedentes directos de esta actuación son:

- Orden de Estudio de 11 de mayo de 2015 del Proyecto de Construcción “Actuaciones a corto y medio plazo para la mejora de la accesibilidad del transporte público en la Autovía del Sur, A-4, Tramo entre los PP.KK. 12+200 y 14+900”
- Contrato para la redacción del proyecto de “Actuaciones a corto y medio plazo para la mejora de la accesibilidad del transporte público en la Autovía del Sur, A-4, Tramo: Polígono Industrial los Molinos – Polígono Industrial San Marcos”, firmado por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento y TYPSA el 11 de Mayo de 2017.
- Modificación de Orden de Estudio de 13 de diciembre de 2019 del Proyecto de Construcción “Actuaciones a corto y medio plazo para la mejora de la accesibilidad del transporte público en la Autovía del Sur, A-4, Tramo entre los PP.KK. 12+200 y 14+900”
- Contrato modificado para la redacción del proyecto de “Actuaciones a corto y medio plazo para la mejora de la accesibilidad del transporte público en la Autovía del Sur, A-4, Tramo: Polígono Industrial los Molinos – Polígono Industrial San Marcos”, firmado por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento y TYPSA el 13 de Noviembre de 2020.

Otros antecedentes administrativos más antiguos relativos al tramo en estudio son los siguientes:

Con fecha 12/01/2000 se dio Orden de Estudio para la redacción del proyecto constructivo relativo a “Construcción de vías de servicio y diez estructuras en la Carretera A-4, entre los P.K. 11+000 al P.K. 37+000. Clave 39-M-11420”.

En diciembre del 2.002 se completó la redacción de dicho proyecto con la inclusión de 35 tramos de vías de servicio a lo largo de unos 26 Km de Autovía dividida en 4 subtramos, que alcanzaban una longitud total de 19,4 Km.

Por otra parte, teniendo en cuenta las directrices del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT 2005-2020), en abril de 2.005 se completó un estudio de movilidad sobre las “Condiciones a establecer en la orden de estudio para la redacción de un proyecto de construcción sobre la implantación de calzadas para uso exclusivo del transporte colectivo en la carretera A-4”, en el que se establecía la oportunidad y condiciones sobre la implantación de plataformas reservadas para el transporte público de viajeros en el corredor.

Tomando como base el proyecto redactado en diciembre de 2002 y las conclusiones del referido estudio de movilidad, se formuló una nueva propuesta de orden de estudio conjunta, solicitando autorización para la redacción de un nuevo proyecto de construcción que incluyera, la implantación de plataformas reservadas para el transporte colectivo entre los pp.kk. 9,000 y el 28,000, junto con las vías de servicio inicialmente previstas entre los p.k. 11,000 al 37,000.

Dicha propuesta desembocó en una nueva Orden de Estudio de fecha 30/03/2005, por la que se autorizó la redacción de los proyectos de trazado y construcción comprensivos de ambas actuaciones (clave: 47-M-12360), estableciéndose como objetivo, “el desarrollo, con el grado de detalle exigible a un proyecto de construcción, de las actuaciones inicialmente consideradas en el proyecto constructivo 39-M-11420, así como las previstas tras los recientes estudios de movilidad realizados en el corredor”.

Con fecha 20/02/2007 se completó el proyecto de trazado, aprobándose provisionalmente el 2/04/2007 y sometiéndose a información pública con fecha 24/04/2007, habiéndose informado sobre las alegaciones producidas el 29/10/2007.

Por resolución de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, con fecha 1/06/2009 se formuló la Declaración de Impacto Ambiental (D.I.A.) de dicho proyecto, aunque quedó pendiente la aprobación del expediente de información pública y definitivamente del referido proyecto de trazado.

Ante la complicada situación económica de finales de 2009 y tras las reuniones mantenidas en la antigua Subdirección General de Proyectos en los primeros meses de 2010, se concluyó en la necesidad de analizar en profundidad la solución proyectada, en el sentido de dividir el tramo en subtramos, impulsándose la idea de agrupar en una sola calzada el tráfico de autobuses con el previsto en la vía de servicio.

En base a este planteamiento se llevaron a cabo varios estudios de viabilidad sobre distintas soluciones, habiéndose comprobado sus costes de funcionamiento y los niveles de servicio obtenidos, lo cual

desembocó en el encaje y definición de esa nueva solución simplificada, que se recogió en un documento complementario al proyecto de trazado, cuyos contenidos y alcance se resumen como sigue:

- Incremento de longitud de carriles de tipo exclusivo para transporte público en la práctica totalidad del recorrido. Se destina para este uso el carril situado junto al tronco de la autovía, evitando de esta manera la interferencia con el tráfico de entrada y salida a industrias y parcelas privadas. Señalar que en las áreas destinadas a paradas para los autobuses es necesario segregar la vía de servicio, dejando un espacio libre intermedio para tal uso.
- Aumento de capacidad de las vías de servicio en los enlaces. Siempre que ha sido posible, los tramos paralelos al tronco disponen de un carril para uso del transporte público y otro para el resto de vehículos.
- Con el fin de optimizar los costes de esta solución, se han evitado la mayoría de desplazamientos del tronco de la autovía A 4 salvo que no existan otras soluciones posibles que satisfagan las anteriores premisas.

Dicho documento complementario no preveía la implantación de carriles ni plataformas exclusivas para el transporte público, como se hacía en el proyecto de trazado (clave: T7-M-12360), pero sí una circulación preferente de los vehículos destinados al transporte de viajeros por el carril izquierdo de las vías de servicio, adecuándose todo lo posible a la solución de dicho proyecto y agrupándola en cuatro subtramos, que podrían ser ejecutados en otras tantas etapas como obras completas:

SUBTRAMO	PP.KK.
1 MADRID – GETAFE (ENLACE CON LA M-406)	9+500 a 14+100
2 GETAFE (ENLACE CON LA M-406) – PINTO (ENLACE CON LA M-841)	14+100 a 20+550
3 PINTO (ENLACE CON LA M-841) – VALDEMORO	20+550 a 26+600
4 VALDEMORO - SESEÑA	27+400 a 37+160

Considerando el tiempo transcurrido desde la emisión de las diferentes resoluciones de aprobación relacionadas con los estudios de carretera referidos anteriormente y de acuerdo con la Orden FOM/3317/2010, sobre medidas específicas para mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de carreteras, y pensando en optimizar el uso de los recursos públicos, la tramitación de dicho proyecto (clave:47-M-12360) tuvo que ser posteriormente suspendida ante la imposibilidad de compatibilizar el coste de las actuaciones previstas con las asignaciones presupuestarias destinadas al Ministerio de Fomento en los ejercicios previstos para su ejecución.

Paralelamente, cuando la mejora de las condiciones de explotación del tramo seguía siendo un objetivo prioritario incluido en el PITVI (2012-2024), se consideró procedente abordar dicha mejora con un nuevo enfoque. Así, en lugar de esperar al momento en que existieran recursos para ejecutar las costosas obras recogidas en el proyecto de clave 47-M-12360, se realizó un nuevo estudio (Estudio Previo relativo al “Programa de actuaciones a corto, medio y largo plazo, para mejorar la accesibilidad del transporte

público de viajeros en el acceso por la carretera de titularidad estatal A-4 a Madrid”, clave EP-M-72), basado en los ya realizados hasta el momento, que permitiera identificar aquellas actuaciones prioritarias y de menor coste, de manera que consiguieran maximizar la rentabilidad de la inversión y que, al mismo tiempo, aportaran una mejora sustancial en las condiciones de explotación de la carretera A-4 y en la calidad de los servicios de transporte público de viajeros, reduciendo los tiempos de recorrido y asegurando una mayor regularidad.

Con toda esa información, en aquel momento se consideró más adecuada la redacción de un proyecto de construcción en el que se definieran las actuaciones necesarias para mejorar el funcionamiento del transporte colectivo, a ejecutar en un corto plazo y con un presupuesto limitado. Lo cual desembocó en una nueva Orden de Estudio (clave: 19-M-14450) de fecha 8/03/2015 para la redacción del proyecto de construcción “Actuaciones a corto y medio plazo para la mejora de la accesibilidad del transporte público en la Autovía del Sur, A-4, Tramo entre los PP.KK. 12+200 y 14+900”.

Dicha O.E. se materializó en un nuevo contrato para la redacción del proyecto de “Actuaciones a corto y medio plazo para la mejora de la accesibilidad del transporte público en la Autovía del Sur, A-4, Tramo: Polígono Industrial los Molinos – Polígono Industrial San Marcos”, firmado con TÉCNICAS Y PROYECTOS, S.A. (TYPESA) el 11/05/2017.

Tras varios reajustes y detracciones la última resolución de la Dirección General de Carreteras de fecha 03/12/2019, prorrogó el plazo de terminación del Contrato hasta el 30/11/2020 (fecha de finalización vigente) y reajustó las anualidades corrientes.

Tras un minucioso análisis de la alternativa barajada en dicha O.E., se entendió que se trata de una solución insuficiente para conseguir una mejora de las condiciones de funcionamiento en un tramo razonable de la A-4, debido a su escaso alcance y a la falta de definición, sobre todo en lo referente a la reordenación de los accesos afectados e interconexiones peatonales entre márgenes.

En este sentido, la O.E. incluía el acondicionamiento de una obra de drenaje transversal, habilitada actualmente como acceso peatonal, sobre la cual se ha comprobado su falta de funcionalidad e incompatibilidad con el tránsito de peatones. Sin mencionar la peligrosidad que supone su actual uso, a la vista de las muchas incidencias relacionadas con agresiones y vandalismo acontecidas en su interior.

Asimismo, sería conveniente incrementar el tramo de viario recogido inicialmente en la O.E., completándolo y alargándolo hasta conseguir una solución más razonable y técnicamente viable, lo cual supondría un incremento de su longitud en torno a un 50% sobre la solución inicial que, junto con la consideración de una pasarela peatonal tipo arco de 63,5 m. de longitud que sustituya el acondicionamiento de la obra de drenaje transversal referida anteriormente, supondría un aumento del presupuesto de la O.E. de fecha 8/03/2015 (16.072.688,00 €), hasta un importe de 22.834.413,20 €.

Por otra parte, en base a las alegaciones habidas durante el proceso de información pública del proyecto de trazado (Clave: 47-M-12360), mencionado anteriormente, relativas a la consideración de nuevas conexiones de la vía lateral prevista con los desarrollos urbanísticos existentes en la margen derecha de la

autovía A-4, así como la adaptación de otra de las pasarelas inicialmente afectada, creemos conveniente incluir estas históricas peticiones que, sin duda mejorarían la accesibilidad de aquella margen y el tránsito peatonal que a diario cruza la A-4 desde/hacia el Cerro de los Ángeles.

Con todo ello, en diciembre del pasado año 2019, se propuso la modificación de la O.E. de 11/05/2015, habiéndose autorizado con fecha 5/02/2020, fijando en 31.000.0000 € el nuevo presupuesto estimado.

4.2. ANTECEDENTES TÉCNICOS

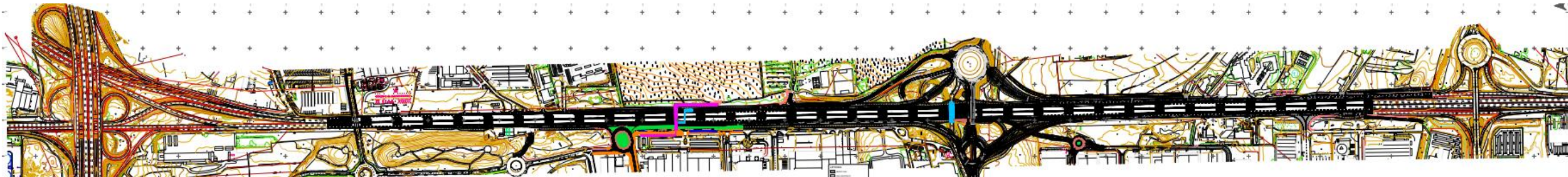
Entre los antecedentes técnicos destacan:

- “Proyecto de Construcción de vías de servicio y diez estructuras en la A-4, P.K. 11,000 al P.K. 37,000. Clave: 39-M-11420”, con el que se pretendía suplir la incapacidad de la A-4 de absorber la demanda de tráfico previsible a corto plazo. Se redactó en diciembre de 2002, con objeto de mejorar las condiciones de capacidad y seguridad vial del corredor de la A-4. El citado proyecto, consistió en el diseño de vías de servicio a ambos lados de la autovía A-4, y sensiblemente paralelas a ésta. En total, se proyectaron 35 vías de servicio a lo largo de 26 kilómetros de tronco de autovía, comprendiendo una longitud total de 19,4 km.
- Estudio Preliminar “Estudio de las Condiciones a Establecer en la Orden de Estudio para la Redacción de un Proyecto de Construcción para la Implantación de Calzadas para Uso Exclusivo de Transporte Colectivo en la Carretera A-4”. Redactado a instancias de Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid en abril de 2004, cuyo objeto era de analizar la implantación de calzadas de uso exclusivo de transporte colectivo en la A-4 entre la Avenida de Andalucía y la variante de Valdemoro.
- Proyecto de Trazado y Construcción “Autovía de Sur A-4. Tramo: Madrid – Seseña. Plataformas reservadas para el transporte público y vías de servicio” Clave: 49-M-12360. El Proyecto de Trazado quedó redactado el 20 de febrero de 2007.
- Estudio Previo (EP-M-72) Programa de actuaciones a corto, medio y largo plazo para mejorar la accesibilidad del transporte público de viajeros en el acceso por la carretera de titularidad estatal A-4 a Madrid. Este documento ha servido de base para la tramitación del presente Contrato.

5. DESCRIPCIÓN RESUMIDA DEL PROYECTO

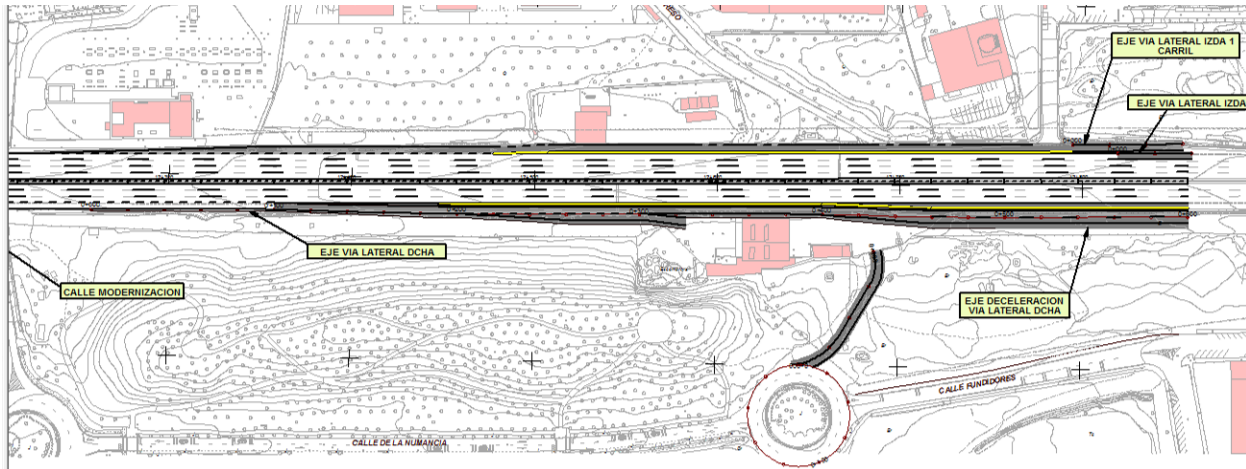
DESCRIPCIÓN GENERAL

La orden de estudio del presente Proyecto instruye desarrollar con el grado medio de un proyecto de construcción las actuaciones derivadas de la redacción Estudio Previo (EP), de clave: EP-M-72, “Actuaciones a corto, medio y largo plazo, para mejorar la accesibilidad del transporte público de viajeros en el acceso por la carretera de titularidad estatal A-4 a Madrid”.

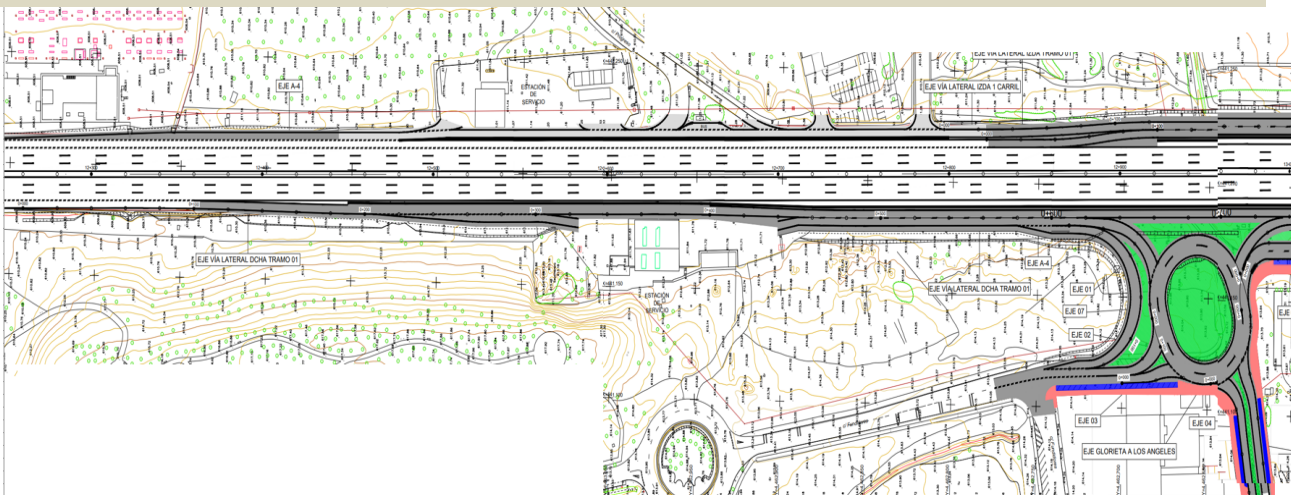


Gasolinera de CEPSA. Fuente TYPESA

Planta general de las actuaciones. PK 12+200 al 14+100. Fuente TYPESA



Gasolinera de CEPSA. Fuente TYPESA



5.1.1. Actuaciones en la margen de la A-4 sentido Andalucía

En síntesis el Estudio Previo contempla la reordenación de ambas márgenes en el tramo de 2.700 m de la A-4 comprendido entre los PK 12+200 y PK 14+900.

Este tramo se localiza entre la confluencia/divergencia de la M-45 - la A-4- Avenida de Andalucía (PK 12+000 de la A-4) y la M-50 (PK 17+000 de la A-4).

Se proyecta una vía lateral de uno y/o dos carriles hasta la entrada del polígono de Los Molinos. Esta vía lateral se inicia antes de la Estación de Servicio Cepsa, y parte del cuarto carril del tronco de la autovía A-4. Discurre con sección de un carril sobre zona de dominio público de la A-4 hasta la citada Estación de servicio. Una vez superada la misma se proyectan dos carriles hasta la entrada del polígono de Los Molinos.

Con el fin de mejorar las condiciones actuales, el acceso a la Estación de Servicio CEPSA, se diseña en el inicio de la vía lateral, cuando ésta tiene un carril de sección, incluyéndose cuña y carril de deceleración; la salida se proyecta por la propia vía lateral.

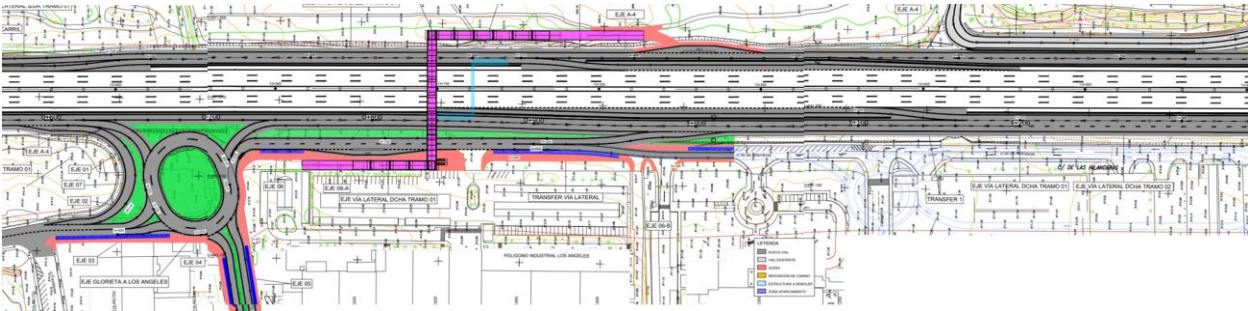
El segundo carril de la vía lateral muere en la entrada al polígono en la glorieta, y a partir de esta la vía lateral discurre en un solo carril en muy poca longitud, hasta la incorporación del nuevo carril que parte de la glorieta.

Para dar acceso a los usuarios del polígono de los Molinos a la vía lateral se ha diseñado un transfer desde la calle Antiguo a la misma. Al disponer de espacio suficiente, al transfer se le ha dotado de carril de aceleración con una cuña, que además sirve de carril de espera sin entorpecer el tráfico del vial del polígono.



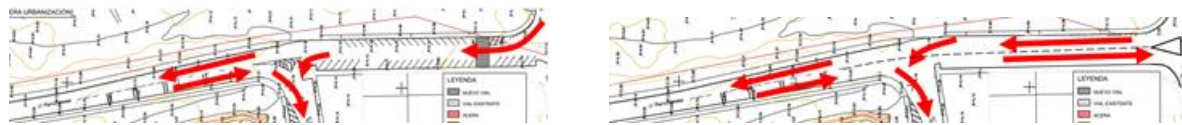
Acceso actual al polígono. Fuente TYPSA

Se ha incluido un vial que sale de la glorieta directamente a la calle Las Hilanderas con el fin de facilitar al usuario del Cerro de los Angeles el acceso.



Se ha incluido un carril exento a la glorieta como resultado del estudio de tráfico realizado

Calle Fundidores. Doble sentido.



En la zona del cuadrante 2 del enlace se propone ampliar un carril en la vía de servicio, modificando el ramal 2 realizado con anterioridad, e incluyendo una estructura para que pase el desprendimiento de esa vía de servicio hacia la miniglorieta ubicada en intersección de las calles Morse y hermanos Lumière, en el polígono de San Marcos.

Se propone desmontar la pasarela existente y el diseño de una nueva pasarela que salve con un solo vano los viales principales.



Acceso a una de las fincas del polígono. Fuente TYPESA



Calles del polígono. Fuente TYPESA

Se diseña un carril de deceleración en el tronco de la A-4 finalizando en el PK 13+400, en un transfer de salida a la vía lateral. A partir de ese punto la vía lateral cuenta con tres carriles en su sección, de modo que los dos carriles de la margen derecha se emplean para acceder a la nueva glorieta del enlace con la M-406. El carril de la izquierda continúa como vía lateral.



Vía lateral próxima al enlace. Fuente TYPESA

La nueva glorieta Oeste del enlace con la M-406 se conecta con:

- La carretera M-406 mediante el puente existente y un puente de nuevo diseño paralelo y próximo al actual.
- La vía lateral, la conexión se diseña con dos nuevos ramales (1 y 2) de enlace, el primero con dos carriles de circulación que unen la vía lateral con la nueva glorieta y el otro ramal que se inicia en la glorieta y finaliza en la vía lateral de un solo carril, y que pasa a ser el segundo carril de la misma, el derecho.



Ramal existente .Fuente TYPSA

Se proyecta demoler la estructura antigua del enlace, y como se ha citado con anterioridad, se proyecta un nuevo paso superior.

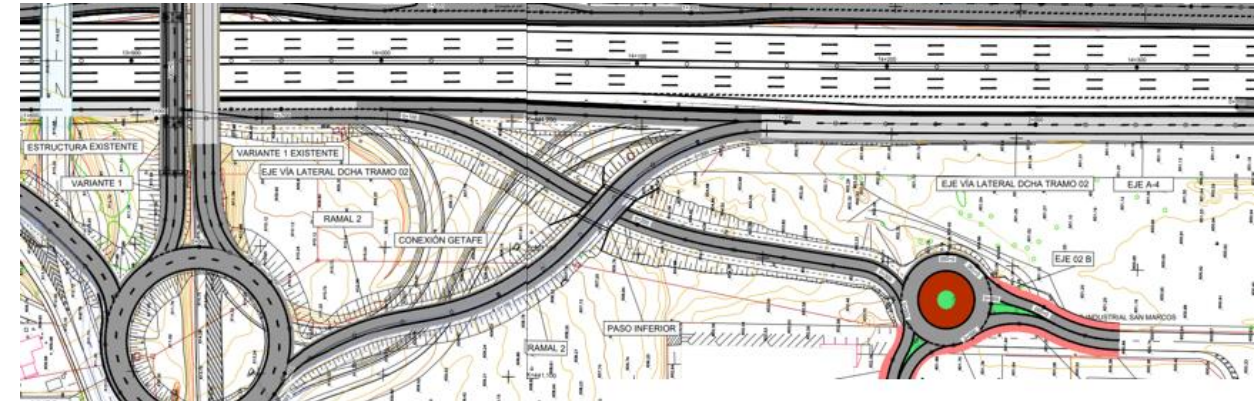
Actualmente, la vía lateral existente pierde un carril de los dos que tiene en el PK 14+600 para dar acceso a la gasolinera existente. Se proyecta dar continuidad a los dos carriles de la vía lateral este punto.

Se elimina la salida directa actual desde la calle Las Hilanderas al tronco.



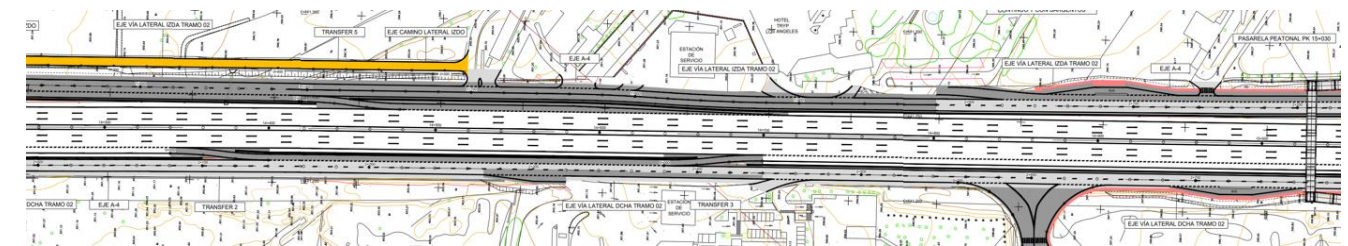
Salida directa existente al tronco. Fuente TYPSA

Con el fin de facilitar el acceso al polígono de San Marcos se desprende un carril desde la vía lateral derecha hacia el mismo terminando en una miniglorieta.



Acceso Polígono de San Marcos .Fuente TYPSA

También se proyecta desde el tronco de la A-4 un carril de deceleración, un transfer de salida, trenzado en la vía lateral y otro transfer de entrada al tronco de la A-4 que continúa como nuevo cuarto carril de la autovía, permitiendo el acceso directo desde el tronco a la gasolinera.



Via lateral .Fuente TYPSA

Se proyectan nuevos transfer de entrada y salida al tronco y se mejoran los abocinamientos de la calle de acceso a las instalaciones de Airbus.

En cuanto a la entrada y salida de la estación de servicio:

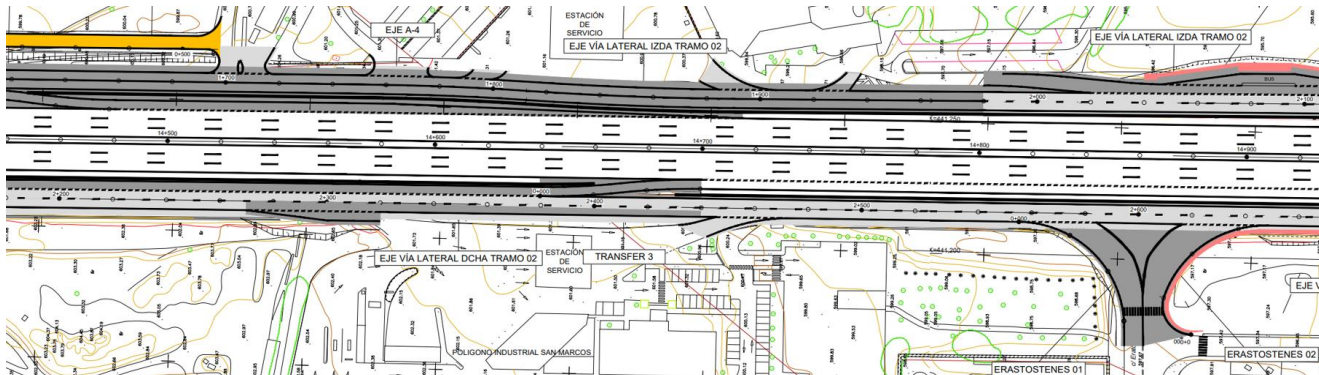


Gasolinera existente margen derecha. Fuente Google Earth

Actualmente la via lateral discurre con dos carriles, perdiéndose uno en la entrada de la gasolinera y volviendo a surgir un segundo carril a la salida de la gasolinera. Existe una parada de autobus en la zona entre la vía lateral y la gasolinera. En estos moentos el autobus para en el únioc carril existente para recogida de usuarios, obstruyendo la vía.



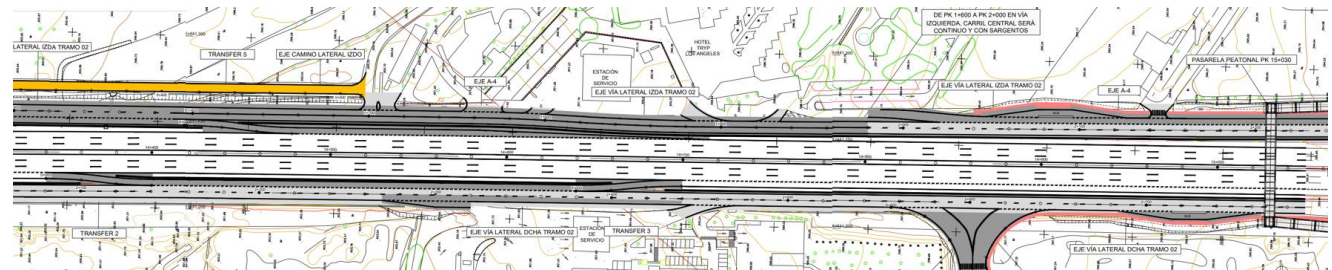
En esa zona se ha incluido un carril adicional al que habia y se ha deiseñado una cuña y carril para entrar a la gasolinera. La parada de autobus se ha trasladado hacia delante, ya que en esta zona no hay espacio para su emplazamiento.



Acceso a la gasolinera.Fuente TYPESA

5.1.2. Actuaciones en la margen de la A-4 sentido Madrid

Desde el PK 14+700 aprox. se prolonga el carril de aceleración que tiene el ramal del enlace hacia la vía de lateral. De esta forma, dicha vía tiene 3 carriles hasta el acceso al hotel Tryp Los Ángeles. Éste tercer carril se pierde en dicho acceso, y después continúa la vía lateral con dos carriles hasta pasadas las edificaciones adyacentes a la estación de servicio, donde se plantea un nuevo carril de transferencia y se suma un nuevo carril a la vía lateral, hasta el enlace con la M-406. En la actualidad, esta vía solo tiene dos carriles desde el enlace hasta el acceso a la gasolinera Cepsa, unos metros después del acceso al hotel Tryp Los Ángeles.



Zona hotel TRYP Los Angeles Fuente TYPESA

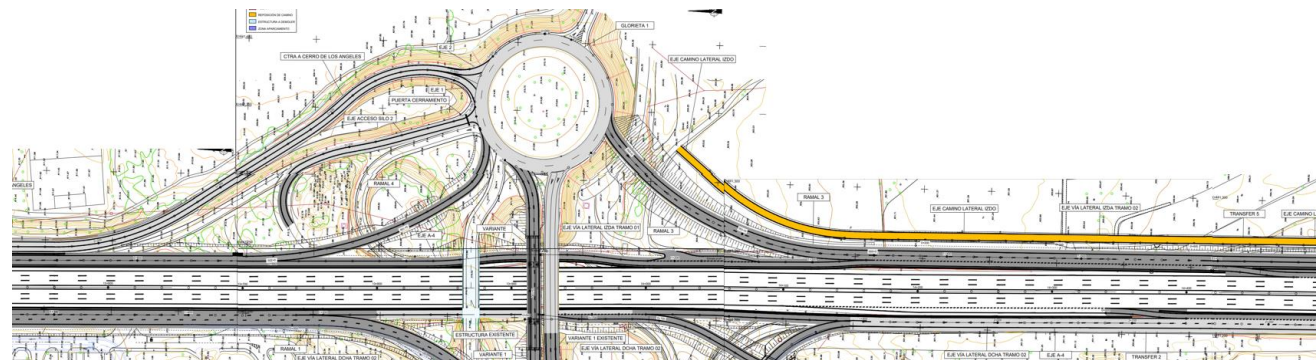
Como hay unos 6 accesos seguidos, hotel, gasolineras y fincas privadas, se ha optado por diferenciar el carril más próximo a esos accesos mediante marcas viales y bolardos, para garantizar mayor seguridad.

Se propone una nueva pasarela que dará continuidad a la vía pecuaria existente y además dará servicio a las dos paradas de autobuses ubicadas en la zona. Se trata de una nueva pasarela no reflejada en el estudio referencial, pero solicitada por el Departamento de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.

A partir del enlace la via lateral sigue con dos carriles hasta la curva de la carretera del cerro de Los Ángeles en el que el número de carriles pasa a 1 en unos metros para ganar uno más con un transfer de salida del tronco.

Esta actuación, por lo tanto, conlleva la remodelación y mejora de los actuales accesos desde la actual vía lateral.

Para dar acceso a las fincas adyacentes a la autovía se repone el camino de servicio lateral.



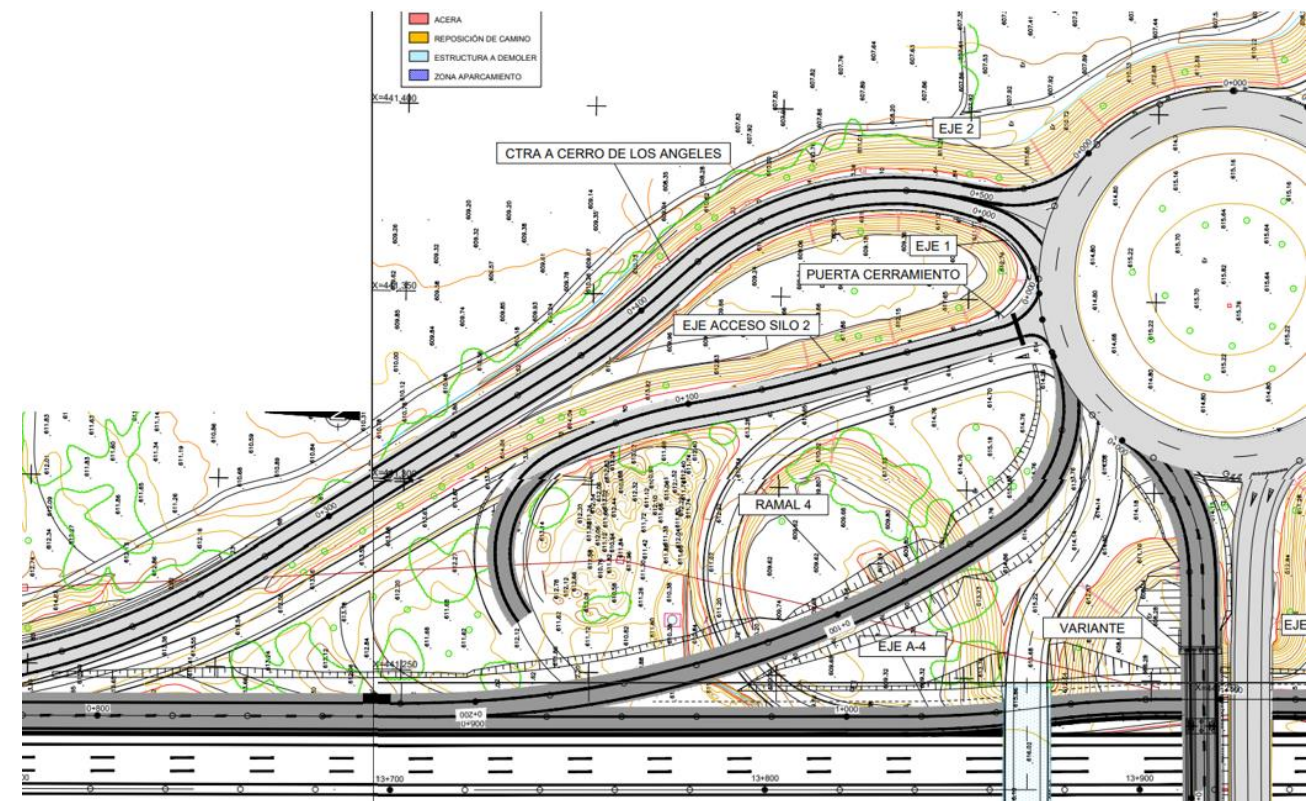
Enlace con la M-406 Fuente TYP SA

Desde la glorieta Este existente del enlace con la M-406 se proyecta el ramal de enlace hacia la vía lateral, formándose ésta con una sección de dos carriles.

Se proporciona acceso a los dos silos de mantenimiento de la A-4, uno situado en el cuadrante 3 y otro situado en el cuadrante 4.

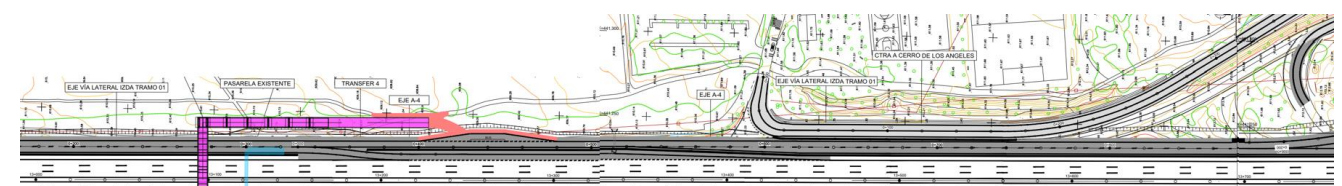


Vía lateral existente Fuente TYP SA



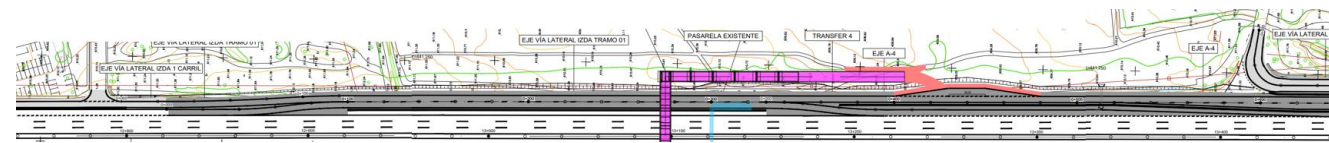
Cuadrante 4 del enlace Fuente TYP SA

La vía lateral con sección de dos carriles desde el cuadrante 4 del enlace pierde uno de sus carriles a la altura de la curva de la carretera de acceso al cerro de Los Ángeles.



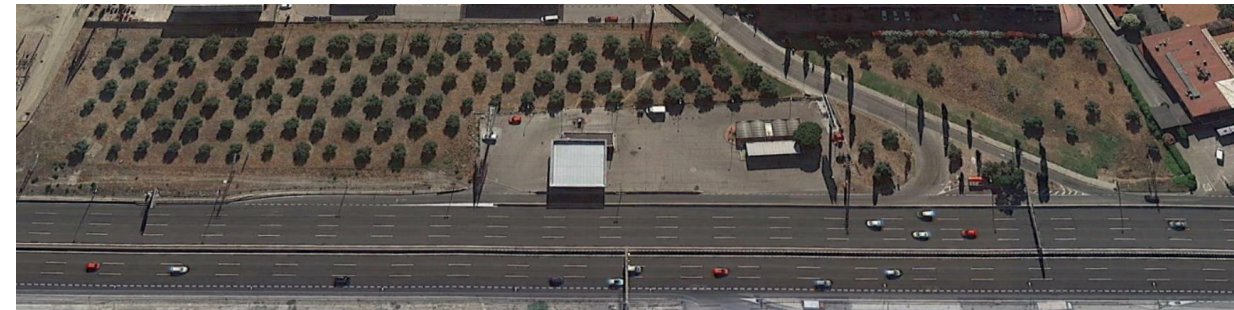
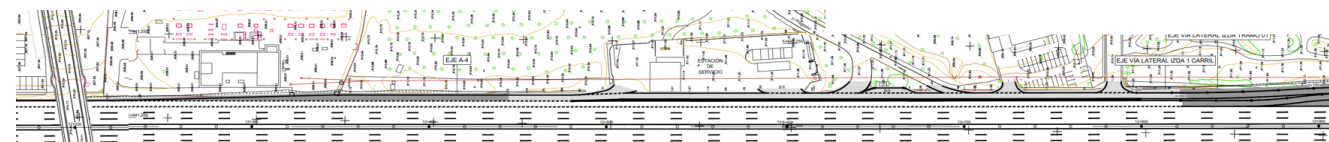
Acceso desde el tronco a la vía lateral. Fuente TYP SA

En este punto se diseña desde el tronco un acceso a la vía lateral formado por: un carril de deceleración, un transfer de salida, trenzado con 2 carriles en la vía lateral y otro transfer de entrada al tronco de la A-4 que continúa como nuevo cuarto carril de la autovía hasta el siguiente enlace. Este movimiento permite el acceso directo desde el tronco a la calle Progreso y la gasolinera Cepsa y por otro lado, la incorporación al tronco de los usuarios desde la M-406.



Acceso desde el tronco a la vía lateral. Fuente TYPSA

Se alarga el carril de aceleración hacia el cuarto carril del tronco de la A-4. La longitud de este carril de aceleración ha sido aumentada hasta dar cumplimiento a la normativa de trazado vigente.



Gasolinera CEPSA margen izquierda. Origen de proyecto Fuente TYPSA

Se realiza una cuña y carril de deceleración de acceso a la estación de Cepsa, no afectándose las instalaciones al utilizarse la misma plataforma que en la actualidad.

Otras actuaciones destacables:

Demolición de la pasarela peatonal del PK 13+120 por ser incompatible con la ejecución de las vías de servicio de ambas márgenes y su sustitución por una nueva pasarela peatonal en el PK 13+100.



Demolición del paso superior del enlace con la M-406 ubicado aproximadamente en el PK 13+880 y construcción de un paso superior adyacente al existente en el mismo enlace pero en el PK 13+930 aproximadamente.

Puente a demoler Fuente TYPSA

6. CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL DEL PROYECTO

6.1. CONDICIONANTES AMBIENTALES Y TERRITORIALES EXISTENTES EN EL ENTORNO

Desde el punto de vista ambiental los principales condicionantes del proyecto radican en la presencia de vegetación, en concreto el Pinar del Cerro de los Ángeles, parque periurbano en el que la especie predominante es el pino carrasco (*Pinus halepensis*) y las zonas verdes urbanas.

El carácter urbano del entorno determina las características de la vegetación que, salvo las dos unidades mencionadas, está conformada por pequeños retazos de vegetación ruderal y cosmopolita sin ningún valor ambiental.

No hay árboles singulares o monumentales afectados por las obras proyectadas.

El proyecto no afecta a espacios naturales protegidos por la legislación autonómica correspondiente.

Así mismo, no hay ningún cauce relevante en el ámbito de estudio.

Las especies de fauna de mayor interés de conservación se encuentran en zonas tranquilas fuera del entorno inmediato de la autovía, no afectadas por desarrollos urbanísticos ni industriales, pudiéndose descartar su presencia en el entorno de un medio tan antropizado como la A-4 en el tramo de estudio.

En el ámbito territorial por el que discurre la infraestructura proyectada se localizan dos vías pecuarias: Vereda de San Marcos y Vereda de Leganés a Perales del Río.

Finalmente, la presencia de dos establecimientos hoteleros indica la posibilidad de una afección a los ocupantes como consecuencia del ruido provocado por el tráfico en una vía de alta capacidad.

6.2. EFECTOS PREVISIBLES DE LAS SOLUCIONES PROPUESTAS EN EL MEDIO.

De la consulta del Mapa Estratégico de Ruido (MER) de la A-4 del Ministerio de Fomento se puede establecer que los niveles acústicos en período nocturno, los más restrictivos por normativa, superan los niveles límite. Estos niveles, previsiblemente, serán incrementados ya que al aumentar el ancho de la vía se produce un acercamiento del foco emisor de ruido a los receptores.

Como consecuencia de lo anterior será necesaria la realización de un estudio acústico en detalle, sobre todo, en las zonas próximas a los dos establecimientos hoteleros.

Por otro lado, la ejecución del proyecto obligará a la eliminación de determinados ejemplares arbóreos, si bien hay que mencionar que se trata de pies, generalmente, en mal estado fitosanitario motivado por su proximidad a la A-4.

6.3. CONCLUSIONES MEDIOAMBIENTALES

En resumen, con las actuaciones a desarrollar para la ejecución del Proyecto de Construcción no se producirán afecciones a espacios protegidos, hábitat de interés, flora singular ni ningún elemento ambiental relevante.

Únicamente se prevé un incremento de los niveles sonoros, la magnitud de la afección se determinará mediante la realización de un estudio acústico de detalle en el que se prestará especial atención a las instalaciones hoteleras con el objetivo de determinar la necesidad de instalar un apantallamiento acústico que disminuya los niveles sonoros hasta los parámetros establecidos por la normativa.

Por último, las actuaciones que se realicen sobre el arbolado y cualquier tipo de vegetación, estarán reguladas por el artículo 2 de la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de Protección y Fomento del Arbolado Urbano de la Comunidad de Madrid (BOCM nº 312, de 31 de diciembre de 2005) dice en su punto 1 que: *Queda prohibida la tala de todos los árboles protegidos por esta Ley*, habiéndose indicado en el artículo 1 que: *Las medidas protectoras que establece esta Ley se aplicarán a todos los ejemplares de cualquier especie arbórea con más de diez años de antigüedad o veinte centímetros de diámetro de tronco a nivel del suelo que se ubiquen en suelo urbano*.

Todas las actuaciones sobre el arbolado se realizarán según las indicaciones del Departamento de Parques y Jardines del Ayuntamiento de Getafe, teniendo en cuenta lo especificado en la Ley 8/2005, de 26 de diciembre.

7. ANÁLISIS DE LA NECESIDAD DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

Las actuaciones reflejadas en el proyecto de construcción “Actuaciones a corto y medio plazo para la mejora de la accesibilidad del transporte público en la autovía del Sur a-4. Tramo: Polígono Industrial Los Molinos – Polígono Industrial san Marcos” supondrán unas modificaciones en el medio receptor por lo que es preciso evaluar en detalle la necesidad de evaluación ambiental de, presente proyecto.

7.1. MARCO LEGISLATIVO

La evaluación ambiental del presente proyecto está regulada por la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, modificada por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

7.2. CLASIFICACIÓN DEL PROYECTO RESPECTO A LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

La Ley 21/2013 en su artículo 7 “Ámbito de aplicación de la evaluación de impacto ambiental” establece dos tipologías de evaluación de impacto ambiental:

“1. Serán objeto de una evaluación de impacto ambiental ordinaria los siguientes proyectos:

a) Los comprendidos en el Anexo I, así como los proyectos que, presentándose fraccionados, alcancen los umbrales del anexo I mediante la acumulación de las magnitudes o dimensiones de cada uno de los proyectos considerados.

b) Los comprendidos en el apartado 2, cuando así lo decida caso por caso el órgano ambiental, en el informe de impacto ambiental de acuerdo con los criterios del Anexo III.

c) Cualquier modificación de las características de un proyecto consignado en el Anexo I o en el Anexo II, cuando dicha modificación cumple, por si sola, los umbrales establecidos en el Anexo I.

d) Los proyectos incluidos en el apartado 2, cuando así lo solicite el promotor.

2. Serán objeto de una evaluación de impacto ambiental simplificada los siguientes proyectos:

a) Los proyectos comprendidos en el Anexo II.

b) Los proyectos no incluidos ni en el anexo I ni en el Anexo II que puedan afectar de forma apreciable, directa o indirectamente, a Espacios Protegidos Red Natura 2000.

c) Cualquier modificación de las características de un proyecto del Anexo I o del Anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1.c) ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente. Se entenderá que esta modificación puede tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente cuando suponga:

1º Un incremento significativo de las emisiones a la atmósfera.

2º Un incremento significativo de los vertidos a cauces públicos o al litoral.

3º Incremento significativo de la generación de residuos.

4º Un incremento significativo en la utilización de recursos naturales

5º Una afección a Espacios Protegidos Red Natura 2000.

6º Una afección significativa al patrimonio cultural.

d) Los proyectos que, presentándose fraccionados, alcancen los umbrales del anexo II mediante la acumulación de las magnitudes o dimensiones de cada uno de los proyectos considerados.

e) Los proyectos del anexo I que sirven exclusiva o principalmente para desarrollar o ensayar nuevos métodos o productos, siempre que la duración del proyecto no sea superior a dos años.”

Se analiza a continuación el encuadre de la tipología del presente Proyecto en los supuestos contemplados en el Anexo I:

“Grupo 6: Proyectos de infraestructuras

a) Carreteras:

1. Construcción de autopistas y autovías.

2. Construcción de una nueva carretera de cuatro carriles o más, o realineamiento y/o ensanche de una carretera existente de dos carriles o menos con objeto de conseguir cuatro carriles o más, cuando tal nueva carretera o el tramo de carretera realineado y/o ensanchado alcance o supere los 10 km en una longitud continua.”

El proyecto en estudio no se englobaría dentro de ninguno de estos apartados, ya que se trata de pequeñas modificaciones en el trazado que no superan los 10 kilómetros de longitud continua de actuación.

“Grupo 9. Otros proyectos

a) Los siguientes proyectos cuando se desarrollen en Espacios Naturales Protegidos, Red Natura 2000 y Áreas protegidas por instrumentos internacionales, según la regulación de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad”

16. º Construcción de autopistas, autovías y carreteras convencionales de nuevo trazado.”

El presente Proyecto no es una vía de nuevo trazado, localizado en un entorno urbano y no afecta ningún espacio natural protegido.

Dentro de los proyectos sometidos a evaluación ambiental simplificada (Anejo II) el Proyecto objeto de estudio podría estar incluido en los siguientes casos:

“Grupo 7. Proyectos de infraestructuras

i) Construcción de variantes de población y carreteras convencionales.... “

El presente proyecto consiste en una modificación de trazado para mejorar los accesos de una carretera existente no en la construcción de una nueva carretera.

“Grupo 9. Otros proyectos

m) Cualquier proyecto que suponga un cambio de uso del suelo en una superficie igual o superior a 50 ha.”

Las modificaciones en los usos del suelo serán insignificantes ya que las actuaciones se han proyectado junto/sobre la vía existente.

“Grupo 10. Los siguientes proyectos que se desarrollen en Espacios Naturales Protegidos, Red Natura 2000 y Áreas protegidas por instrumentos internacionales, según la regulación de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

c) Cualquier proyecto no contemplado en el presente anexo II que suponga un cambio de uso del suelo en una superficie igual o superior a 10 ha.”

Como se dijo anteriormente las actuaciones proyectadas no afectaran a espacios naturales protegidos ni supondrá un cambio de uso de suelo de esa magnitud.

En resumen, atendiendo a la naturaleza de las actuaciones contenidas en el Proyecto de Construcción “Actuaciones a corto y medio plazo para la mejora de la accesibilidad del transporte público en la autovía del Sur a-4. Tramo: Polígono Industrial Los Molinos – Polígono Industrial san Marcos” se puede concluir que **“NO está incluido en ninguno de los supuestos contemplados en los anexos I y II para la evaluación ambiental ordinaria o simplificada**, conforme a lo establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

7.3. NECESIDAD DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN.

Las actuaciones proyectadas son de una entidad reducida ya que se limitan a unas mejoras puntuales en las vías de servicios mejorando la accesibilidad en un tramo entre los PPK 12+200 y 14+900.

Estas mejoras en la accesibilidad supondrán mejoras en el tráfico y mejoras en el transporte público ya que se reducirán las retenciones lo que provocará a su vez una disminución de las emisiones de gases contaminantes.

A su vez la ejecución del proyecto, como se dijo en apartados anteriores, no supondrá afecciones significativas al medio ambiente ya que no afectará a ningún espacio natural protegido, ni a cauces, ni a elementos del Patrimonio Cultural, ni a vegetación ni fauna singular, etc.

Las afecciones ambientales que se generen en la fase de obras, así como la incidencia que se pueda generar sobre el medio en fase de funcionamiento serán fácilmente mitigadas mediante la implantación de las oportunas medidas protectoras y correctoras.

Por todo lo anterior **no se considera necesario someter el Proyecto de Construcción “Actuaciones de mejora de la accesibilidad del transporte público en la AUTOVÍA DEL SUR, A-4, entre los polígonos industriales de Los Molinos y San Marcos, P.K. 12,000 de la A-4 y la Avda. Leonardo Da Vinci (Paso Superior P.K. 15,200 de la A-4)” al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental** regulado por la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental y por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

8. CONCLUSIONES

Se redacta el presente documento dentro del Contrato de Servicios para la redacción del Proyecto de Construcción: “Actuaciones a corto y medio plazo para la mejora de la accesibilidad del transporte público en la Autovía del Sur, A-4. Tramo. Polígono Industrial Los Molinos – Polígono Industrial San Marcos. Provincia de Madrid”, para describir las actuaciones contenidas en el mismo, de sus antecedentes, de los objetivos perseguidos y de las obras precisas para alcanzarlos, con el objeto de poder clarificar, mediante la audiencia a administraciones y agentes relevantes, algunos aspectos de la tramitación precisa para el conjunto de los trabajos.

En síntesis, el Proyecto contempla la reordenación de ambas márgenes en el tramo de 2.700 m de la A-4 comprendido entre los PK 12+200 y PK 14+900. Para ello se proyectan vías de servicio y se amplían las existentes.

También se modifica la ubicación de algunas de las paradas de autobús en ambas márgenes, en concreto dos de ellas se situaban hasta ahora en carriles de incorporación, y se desplazarán a la nueva vía de servicio, mejorando las condiciones de seguridad vial. Se proyectan las pasarelas que permitirán el tránsito de viajeros entre ambas márgenes de la autovía A-4.

A este efecto, y en particular, respecto a una posible tramitación ambiental, se destaca que las actuaciones del Proyecto son de una entidad reducida ya que se limitan a unas mejoras puntuales en las vías de servicios mejorando la accesibilidad en un tramo entre los PPKK 12+200 y 14+900. Estas mejoras en la accesibilidad supondrán mejoras en el tráfico y mejoras en el transporte público ya que se reducirán las retenciones lo que provocará a su vez una disminución de las emisiones de gases contaminantes.

La ejecución del proyecto no supondrá afecciones significativas al medio ambiente ya que no afectará a ningún espacio natural protegido, ni a cauces, ni a elementos del Patrimonio Cultural, ni a vegetación ni fauna singular, etc. Las afecciones ambientales que se generen en la fase de obras, así como la incidencia que se pueda generar sobre el medio en fase de funcionamiento serán fácilmente mitigadas mediante la implantación de las oportunas medidas protectoras y correctoras.

A este efecto, y en concreto, respecto a una posible tramitación ambiental, es preciso destacar que las actuaciones del Proyecto no entran dentro de los supuestos de Evaluación de Impacto Ambiental, pues no implican ensanche de la carretera (Anexo I Grupo 6.a, de la ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental), y tampoco se considera que provoquen efectos adversos sobre el medio ambiente (Art 7.2 c de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental).

Por ello, al considerarse las actuaciones no incluidas en Anexo I o Anexo II de la ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, a priori no sería necesario tramitar el futuro proyecto constructivo por Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria ni por Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada.

Madrid, julio 2022

Por TYPSA

La ingeniera autora del proyecto

Fdo.: Soña Abajo González

El Ingeniero Director del Contrato

Fdo.: Alfredo García García

