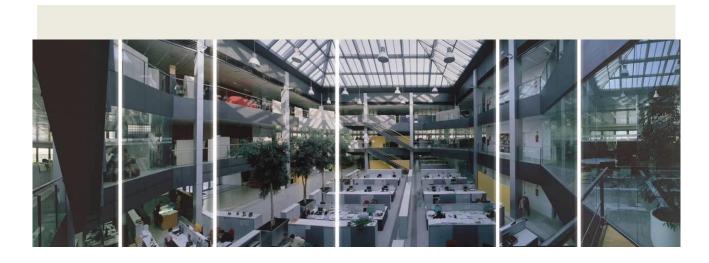


DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MADRID





■ HOJA DE CONTROL DE CALIDAD						
DOCUMENTO	ANEJO 1. ANTECEDENTES					
PROYECTO	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN ACTUACIONES DE MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA AUTOVIA 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-PT-F3-CA-AN-00-ANTECE-ED04					
AUTOR	FIRMA	MSA				
AUTUR	FECHA	20/04/2022				
VERIFICADO	FIRMA	FSA				
	FECHA	20/04/2022				
DESTINATARIO	UNIDAD DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MADRID					
NOTAS						



DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MADRID



ÍNDICE	
1. ANTECEDENTES	.2
1.1. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS	. 2
1.2. ANTECEDENTES TÉCNICOS	3





DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO
EN MADRID

. ANTECEDENTES

1.1. 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.



DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO
EN MADRIO



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 TECNICAS Y PROYECTOS, S.A. (TYPSA) 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 via 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.

Los análisis de los documentos figuran en los anejos correspondientes, trazado, integración ambiental, etc.

1.2. 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





DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MADRID

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: 47-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.



DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO
EN MADRIO



APÉNDICE Nº 1 Antecedentes



19-M-14450

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORT Y VIVIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DE

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE

Resolución de la Dirección General de Carreteras por la que se APRUEBA la siguiente ORDEN DE ESTUDIO:

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN: "ACTUACIONES A CORTO Y MEDIO PLAZO PARA LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD DEL TRANSPORTE PUBLICO EN LA AUTOVÍA DEL SUR, A-4. TRAMO: ENTRE LOS PP.KK. 12+200 Y 14+900."

Red de Carreteras del Estado

MADRID

El 30 de marzo de 2005 la Dirección General de Carreteras aprobó una Orden de Estudio, de clave 47-M-12360, por la que se autorizó la redacción del proyecto de construcción: "Plataformas reservadas para el transporte público y actuaciones de mejora de las vías de servicio. Autovía del Sur (A-4). Tramo: Madrid - Seseña."

La tramitación de dicho proyecto 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.

Teniendo en cuenta que la mejora de las condiciones de explotación del tramo seguía siendo un objetivo prioritario para el Ministerio de Fomento, incluido en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024, la Dirección General de Carreteras puso en marcha un nuevo plan de actuación, mediante la redacción de un estudio previo de mejoras en el corto, medio y largo plazo.

Dicho estudio previo, de clave EP-M-72, ha sido 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.

Pág . 1 de 5



19-M-14450.

En base a las conclusiones del estudio previo EP-M-72, la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid ha remitido a esta Subdirección General de Estudios y Proyectos, con fecha de entrada 28 de abril de 2015, una propuesta solicitando autorización para la redacción de un proyecto de construcción en el que se definan las actuaciones necesarias para la mejora del tramo considerado de la autovía A-4, en el corto y medio plazo.

Una vez analizada la propuesta formulada por la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, RESUELVO:

Que bajo la dirección de la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid sea redactado el siguiente estudio:

Tipo: Proyecto de Construcción

Clave: 19-M-14450

Situación: Autovía A-4, del Sur.

Tramo: Polígono Industrial Los Molinos - Polígono Industrial San

Marco

Puntos kilométricos aproximados: del p.k. 12+200 al p.k. 14+900.

Longitud aproximada: 2,7 km

Clase: Mejora local

' . Objeto:

Desarrollar con el grado de detalle exigible a un proyecto de construcción las actuaciones derivadas de la redacción del estudio previo EP-M-72, para la mejora en el corto y medio plazo de la autovía A-4 en el tramo considerado.

Las actuaciones prioritarias que se derivan de la redacción del estudio previo _ EP-M-72 son las que se detallan a continuación en este mismo apartado.

No obstante, al redactar el proyecto y con el desarrollo correspondiente al grado de detalle de la escala de los planos de estudio, se analizarán y se proyectarán en consecuencia las actuaciones que correspondan.

Las actuaciones propuestas por el estudio previo EP-M-72 consisten en la creación de nuevas vías de servicio y mejora de las existentes, para dotar de

Pág . 2 de 5

5

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN ACTUACIONES DE MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA AUTOVIA 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





DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO
EN MADRID



19-M-14450

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 situadas actualmente en carriles de incorporación, desplazándolas a la nueva vía de servicio, y mejorando las condiciones de seguridad vial. Las paradas se dotarán con marquesinas, 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 servia el tráfico Sur en el enlace actual.

Contenido:

El Proyecto de Construcción contendrá los documentos especificados en el artículo 27 del Reglamento General de Carreteras. Asimismo, se tendrán en cuenta las Recomendaciones de la Dirección General de Carreteras para la redacción de este tipo de estudios y, en cualquier caso, lo que se determine en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares que sirva de base para su redacción.

Instrucciones particulares:

- En la redacción del proyecto se tendrá en cuenta la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.
- El proyecto será sometido a un trámite de Información Pública de acuerdo con lo previsto en el artículo 10.4 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras.
- El proyecto contendrá en el correspondiente anejo cuanta información sea necesaria para la realización de las expropiaciones a que haya lugar, y será

Pág . 3 de 5



DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO
EN MADRID





19-M-14450

sometido al trámite de información pública previsto en la Ley de 16 de diciembre de 1954, de Expropiación Forzosa.

- 4. Se realizará un estudio de las medidas propuestas por la declaración de impacto ambiental emitida sobre el proyecto de trazado T7-M-12360 (BOE del 6 de junio de 2009) con objeto de establecer aquellas que deberán aplicarse, al proyecto de menor alcance que ahora se autoriza. Posteriormente se elaborará un análisis ambiental, en el que se describirán y valorarán los problemas ambientales y en el que, asimismo, se proyectarán y valorarán las medidas correctoras oportunas.
- Se realizará una separata con la definición completa de las obras a realizar en cada uno de los servicios que precisen ser modificados para la solución que finalmente se adopte, y que deberá contar con la aprobación del titular.
- Se realizará un estudio de la disposición de las paradas de autobuses, incluyendo recorridos peatonales y pasarelas.
- Se realizará un estudio de la compatibilidad de la solución adoptada con la implantación posterior de un carril de uso preferente (o restringido) para el transporte colectivo.
- Se utilizará la base de precios de referencia de la Dirección General de Carreteras en la última versión vigente en el momento de redactar el proyecto.

Asistencia Técnica

Se autoriza, previo cumplimiento del Artículo 203 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, la Asistencia Técnica que, en su caso, resulte necesaria para la redacción del proyecto.

Programación para la redacción del proyecto:

Se estima necesario un plazo de doce (12) meses para la redacción del proyecto. No obstante, la programación definitiva será la que se establezca en el correspondiente Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares que servirá de base para su contratación.

Pág . 4 de 5



19-M-14450

Presupuesto aproximado de ejecución de las obras:

De acuerdo con la propuesta formulada por la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, el presupuesto base de licitación de las obras podría ascender a DIECISEIS MILLONES SETENTA Y DOS MIL SEISCIENTOS OCHENTA Y OCHO EUROS (16.072.688,00 €), a ·los que hay que añadir la cantidad de TRES MILLONES TRESCIENTOS SETENTA Y CINCO MIL DOSCIENTOS SESENTA Y CUATRO EUROS CON CUARENTA Y OCHO CENTIMOS (3.375.264,48 €) correspondientes al IVA (21%).

Este proyecto, una vez redactado conforme a lo establecido en la presente Orden de Estudio, será remitido para su supervisión a la Subdirección General de Estudios y Proyectos de la Dirección General de Carreteras.

Conforme:

Madrid, 7 de mayo de 2015 LA SUBDIRECTORA GENERAL DE ESTUDIOS Y PROYECTOS

Fdo.: Fuencisla Sancho Gómez

Aprobado: Madrid, // de mayo de 2015

EL DIRECTOR GINERAL DE CARRETERAS

Orrecho Corrales

Pág . 5 de 5

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN ACTUACIONES DE MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA AUTOVIA 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





DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO
EN MADRID



19-M-14450

ECRETARIA DE ESTADO DI RANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA ELCRETARIA GENERAL DE

DIRECCION GENERAL DE CARRTERAS

Resolución de la Dirección General de Carreteras por la que se MODIFICA la siguiente ORDEN DE ESTUDIO:

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"

Nueva denominación:

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN

"ACTUACIONES DE MEJORA EN 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)"

Red de Carreteras del Estado

Provincia de MADRID

Con fecha 11 de mayo de 2005 la Dirección General de Carreteras resolvió emitir la orden de estudio de clave 19-M-14450, por la que se autorizó 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", cuya finalidad era recoger las actuaciones necesarias para mejorar a corto plazo el funcionamiento del transporte colectivo en el tramo de la A-4 comprendido entre los pp.kk. 12,2 al 14,9.

Las actuaciones dispuestas en dicha orden de estudio se fundamentaban en la creación de nuevas vías de servicio (laterales) y mejora de las existentes, dotando al viario en su conjunto de una mayor capacidad.

Esta mejora de la accesibilidad del transporte público conllevaba también la modificación de algunas paradas de autobús en ambas márgenes, algunas de las cuales se situaban hasta entonces en carriles de incorporación, desplazándolas a la nueva vía de servicio, mejorando así las condiciones de seguridad vial.

Para la ejecución de dichas actuaciones se establecía la ejecución de dos nuevas estructuras: la primera en la margen derecha del enlace del p.k. 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 conlleva el desdoblamiento de la estructura de paso del enlace del p.k. 13,9 sobre la A-4, demoliendo la estructura antigua (p.k. 13+880) que servía el tráfico sur en el enlace actual.

Durante la redacción del proyecto, y una vez completada la fase 3, se ha llegado a la conclusión que la alternativa dispuesta en dicha orden de estudio resulta insuficiente para conseguir una mejora de

> Página 1 de 4 JMP/mis



DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO
EN MADRID





19-M-14450

las condiciones de funcionalidad en un tramo razonable de la A-4, de modo que los accesos afectados no quedarían bien reordenados a resultas de la implantación de unas vías laterales muy deficientes desde el punto de vista práctico. Además, la actuación sobre un tramo excesivamente corto podría repercutir en el tráfico y funcionalidad de los tramos adyacentes, generando incluso disposiciones viarias incompatibles y contrapuestas.

La solución dispuesta finalmente pasa por aumentar la longitud del viario de partida, de 6.400 m a 10.050 m, así como la inclusión de una pasarela peatonal tipo arco de 63,5 m de longitud solicitada por el Ayuntamiento de Getafe en sustitución al acondicionamiento de una obra de drenaje transversal que actualmente se usa como acceso 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 nuevas conexiones a la vía lateral proyectada por la margen derecha de la A-4, a la altura de los pp.kk. 13,0 y 14,0.

Considerando razonable y necesario este nuevo planteamiento viario, que supondría una mejora de las condiciones de accesibilidad y seguridad en la A-4, una vez examinada la propuesta formulada por la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, **RESUELVO** la siguiente modificación de la orden de estudio:

Clave: 19-M-14450

Título: Actuaciones de mejora en 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)

Situación: Autovía de Sur A-4

Tramo: Entre los polígonos industriales de Los Molinos y San Marcos.

Entre el p.k. 12,000 de la A-4 y la Avda. Leonardo Da Vinci (paso superior p.k.

15,200 de la A-4)

Longitud: 3,20 km aproximadamente

Clase: Mejora local

CA2852-PT-F3-CA-AN-00-ANTECE-ED04

Objeto del proyecto:

Desarrollar con el grado de detalle exigible a un proyecto de construcción (Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras) las actuaciones necesarias para la mejora a corto plazo del funcionamiento del transporte colectivo en el tramo de la A-4 comprendido entre los pp.kk. 12,0 al 15,2, en base a las actuaciones dispuestas para dicho tramo en el estudio previo EP-M-72, aunque con la mejoras y necesidades adicionales respecto al planteamiento de partida que han surgido

Página 2 de 4 JMP/mis



19-M-14450

durante la redacción del proyecto y se han comentado en la justificación de la presente modificación de la orden de estudio.

Contenido:

El proyecto deberá contener los documentos especificados para este tipo de estudios en el Reglamento General de Carreteras. Asimismo, se tendrán en cuenta las Recomendaciones de la Dirección General de Carreteras y, en cualquier caso, lo que se determine en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares que sirva de base para su redacción.

Características

Se tomarán como referencia las de la norma 3.1 IC correspondientes a una velocidad de proyecto de 100 km/h para el tronco de la A-4, aunque al tratarse de un proyecto de mejora local ésta no será de estricta aplicación.

Instrucciones particulares:

- En la redacción del proyecto se tendrá en cuenta, en la medida de lo posible, la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia de la ejecución de las obras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.
- El proyecto será sometido al trámite de información pública previsto en el artículo 12.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de carreteras. Asimismo, se recabará de la Comunidad Autónoma y entidades locales el informe previsto en el artículo 16 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.
- 3. El proyecto contendrá, en el correspondiente anejo, cuanta información sea necesaria para la realización de las expropiaciones y ocupaciones temporales. Una vez aprobado provisionalmente, la relación de bienes y derechos afectados se someterá al trámite de información pública previsto en la Ley de Expropiación Forzosa.
- 4. Se realizará un estudio de las medidas propuestas por la declaración de impacto ambiental emitida sobre el proyecto de trazado T7-M-12360, especialmente en lo relativo al impacto acústico, con objeto de establecer aquellas que deberán aplicarse al proyecto dispuesto en la presente orden de estudio. Posteriormente se elaborará un análisis ambiental, en el que describirán y valorarán los problemas ambientales y en el que, asimismo, se proyectarán y valorarán las medidas correctoras dispuestas.
- 5. Se estudiará con detalle la reposición de caminos, accesos, servidumbres y servicios que resulten afectados, realizándose una separata con la definición completa de las obras a realizar en cada uno de los servicios que precisen ser modificados, para la solución que finalmente se adopte, y que deberá contar con la aprobación del titular. En la redacción del proyecto quedará explicito que la reposición de infraestructuras o servicios no modifica la titularidad de los mismos.

Página 3 de 4 JMP/mis

9

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN ACTUACIONES DE MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA AUTOVIA 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





DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MADRID



19-M-14450

- Se incluirá un estudio sobre posibles ubicaciones de paradas de autobuses, incluyendo el estudio de los accesos peatonales y las pasarelas que serán necesarias en cada caso.
- Se realizará un estudio sobre la compatibilidad de la solución adoptada con la implantación posterior de un carril de uso preferente (o restringido) para el transporte colectivo.
- Se utilizará la base de precios de referencia de la Dirección General de Carreteras en la última versión vigente en el momento de redactar el proyecto.

Presupuesto aproximado:

De acuerdo con la propuesta formulada por la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, con los datos disponibles en este momento se estima que el presupuesto aproximado de licitación de las obras podría ascender a TREINTA Y UN MILLONES DE EUROS (31.000.000,00 €), incluyendo el IVA aplicable (21%).

El proyecto, una vez redactado conforme a lo establecido en la presente orden de estudio, será remitido para su supervisión a la Subdirección General de Proyectos de la Dirección General de Carreteras

Conforme:

Madrid, 5 de febrero de 2020

LA SUBDIRECTORA GENERAL DE PROYECTOS

Fdo.: Rosalía Bravo Antón

Aprobado: Madrid, S de febrero de 2020 EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

Fdo.: Javier Herrero Lizano

Página 4 de 4 JMP/mis

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO





Núm. 162

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Lunes 6 de julio de 2009

Sec. III. Pág. 56397

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

11172 Resolución de 1 de junio de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto de trazado Autovía del Sur A-4. Plataformas reservadas para el transporte público y vías de servicio, tramo Madrid-Seseña.

El proyecto al 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 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, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental y procede formular su declaración de impacto, de acuerdo con el artículo 12.1 del R.D.L. 1/2008 citado.

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

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

Promotor y órgano sustantivo.-El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Objeto y justificación.-La actuación tiene por objetivo fomentar el uso del transporte público, con el fin de descongestionar el tráfico de entrada y salida de la capital, incrementando así la seguridad vial.

Localización.—El proyecto se ubica en los términos municipales de Madrid, Getafe, Pinto, Valdemoro, Ciempozuelos (todos ellos de la provincia de Madrid) y Seseña (provincia de Toledo), y se desarrolla sobre un tramo de la autovía A-4, a lo largo de 28 km.

Descripción sintética.—Para lograr los objetivos descritos, el proyecto incluye plataformas independientes para el tránsito del transporte público entre los puntos kilométricos (pp.kk.) 9,6 y 26,6 de la A.-4. La sección a disponer en estas plataformas situadas en ambas márgenes de la A.-4, entre ésta y las vías de servicio proyectadas, consta de un carril de 4 metros y sendos arcenes de 1 metro de anchura. Se proyectan también vías de servicio en ambas márgenes, entre los pp.kk. 11 y 37 (que en algunos casos ya existen o están en construcción), la mayoría de dos carriles, con ancho de carril de 3,5 m y arcenes de 1 m. En los tramos en los que el espacio disponible esté muy limitado, se plantean reducciones de estas secciones tipo. Se incluye la mejora en los accesos y enlaces de la autovía. Se amplía la sección transversal de la autovía de 3 a 4 carriles entre los pp.kk. 14+000-16+000 (margen izquierda) y 18+700-20+300.

En general, las actuaciones previstas no contemplan modificaciones en el tronco de la A-4. No obstante, de forma puntual, las limitaciones del espacio disponible en alguno de sus márgenes, hacen necesarios pequeñas rectificaciones del tronco. Esto ocurre en la Avenida de Andalucía (9+200-10+200;10+400-11+000), en el entorno del Polígono Industrial «Las Arenas» (17+200-19+000), en una zona residencial de Pinto (18+900-20+700) y en el Polígono Industrial «La Postura» (23+900-25+050).

De acuerdo con lo indicado en el estudio, las ocupaciones adicionales que superan a la de la actual autovía, supondrán una banda de unos 15 m a cada lado, desde San Cristóbal (p.k. 9) hasta Valdemoro (p.k. 26,2) y de 9 metros hasta el final del proyecto.

El proyecto indica que se ha comprobado la insuficiencia de la capacidad hidráulica de la actual obra de drenaje de la A-4 del arroyo Culebro y, dado que se prevé la ejecución de nuevas vías de servicio, considera viable la demolición de la estructura existente y la ove: BOE-A-2009-11172



BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 162

Lunes 6 de julio de 2009

Sec. III. Pág. 56398

construcción de una nueva estructura de paso tipo viaducto (desechando las obras de drenaje pluricelulares) sin necesidad de interrumpir el servicio de la autovía al poder desviar el tráfico por las vías de servicio. Ello incluye el encauzamiento del arroyo para mejorar su capacidad hidráulica y evitar el quiebro recto existente en la actualidad, con una sección trapezoidal de 18 m de base, taludes 1:1 en los cajeros y pendiente igual a la actual del arroyo (0,85 %).

El proyecto incluye nuevas paradas de autobús y pasos de peatones, además de la reposición de estos elementos en los casos en los que, por necesidades del proyecto, sea precisa su retirada.

Las actuaciones complementarias previstas serán: mejora de algunas de las obras de drenaje transversal existentes en la actualidad bajo la autovía, alumbrado nuevo y a reponer incorporando medidas de ahorro energético y de protección de la contaminación lumínica, y acondicionamiento del cerramiento en ciertos tramos con el fin de prevenir la entrada de animales a la vía permitiendo su salida en el caso de que hayan podido acceder

El proyecto prevé el siguiente balance de tierras:

Tierra vegetal retirada (m3): 368.959.

Tierra a vertedero (m3): 928.450.

Tierra procedente de préstamo (m³): 1.168.839.

Tierra vegetal para revegetación (m3): 279.672

El proyecto indica que al desarrollarse sobre una vía ya existente, los movimientos de tierra serán mínimos, realizándose la mayor parte de los trabajos al mismo nivel topográfico que la vía, con excavaciones adicionales máximas de 50 centímetros de profundidad, con excepción de los puntos de cruce a desnivel de la plataforma reservada para el transporte bajo la vía de servicio, en los que la excavación será de unos 6 metros a partir del nivel de la autovía actual; en estos puntos, dadas las limitaciones de espacio, el carril bus irá flanqueado por muros.

Alternativas.—Dadas las particularidades de la zona y la naturaleza del proyecto (consiste en añadir elementos a una obra ya existente), el estudio considera que la planteada es la única alternativa posible. En la zona del enlace de Pinto el proyecto de trazado ha analizado tres soluciones correspondientes a distintos ajustes de trazado: la solución 1 desplaza el tronco de la A-4 hacia la margen izquierda entre los pp.kk. 19+700-20+500; la solución 2 desplaza el tronco de la A-4 hacia la margen izquierda en mayor medida que la 1 entre los pp.kk. 19+700-21+000 y la solución 3 respeta el actual tronco de la A-4. El proyecto se decanta finalmente por la solución 1.

Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

—A continuación se
resumen los principales elementos ambientales del medio según lo indicado en el estudio
de impacto ambiental.

Calidad del aire.—En la época más desfavorable se produce la superación de los límites admitidos por la legislación vigente para dos contaminantes (dióxido de nitrógeno en Villaverde y Getafe, y partículas en todas las estaciones de la zona). La caracterización de la calidad acústica de la zona la realiza el estudio mediante la aplicación de un modelo para el año horizonte del 2010 y arroja la superación de los objetivos de calidad ambiental establecidos por la normativa autonómica y estatal vigente en la práctica totalidad de los puntos sensibles que se han considerado (19), tanto para valores diurnos como nocturnos. El estudio destaca la elevada cuantía de las citadas superaciones e indica que para el 2010 las superaciones se espera que alcancen los 15-20 dB (A) en zonas residenciales.

Geomorfología.—La zona se caracteriza por un relieve suave y ondulado sin grandes desniveles, salvo en el arroyo del Valle Grande y un pequeño tributario de éste.

Hidrología. El área de estudio se encuentra en la cuenca hidrográfica del Tajo, en las zonas 05 Jarama-Manzanares, 03 Tajuña y 02 Tajo intermedio, según la zonificación de la Confederación Hidrográfica del Tajo. En general, toda la zona presenta una escorrentía de ceste a este, situándose en el ámbito de la cuenca del río Jarama. Los cauces importantes

v: BOE-A-2009-111

CA2852-PT-F3-CA-AN-00-ANTECE-ED04





DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO
EN MADRID



BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 162 Lunes 6 de julio de 2009 Sec. III. Pág. 56399

interceptados por la A-4 en el tramo de proyecto son el arroyo Culebro, en el p.k. 17+600 y el arroyo del Valle Grande, en el p.k. 34+300.

En cuanto a la hidrología subterránea, el proyecto se sitúa en una zona intermedia entre la Unidad Hidrogeológica (U.H.) 03-05 Madrid-Talavera, la U.H. 0.3-0.6 y la U.H. 0.3-0.8; por este motivo, el área en la que se enclava la actuación únicamente contiene pequeños acuíferos de interés local asociados a materiales permeables presentes en el área. Principalmente, los depósitos cuaternarios aluviales situados en los arroyos antes mencionados.

Vegetación.—El entorno de la A-4 en el tramo considerado, tiene un carácter fuertemente urbano — industrial, estructurado a través de una densa malla de vías de comunicación: carreteras y ferrocarriles. El conjunto del área, por tanto, se encuentra muy antropizado y no quedan zonas en buen estado de conservación. Así, la vegetación en la actualidad queda reducida, en los entornos urbanizados, a las zonas verdes (Parque de la Dehesa Boyal en la margen izquierda del p.k. 9; pinar del Cerro de los Ángeles entre los pp.kk. 12,9 y 13,8, en la margen izquierda; Parque Juan Carlos I en Pinto entre los pp.kk. 21,8 y 21,86 en la margen derecha; Parque de Andalucía de Valdemoro entre los pp.kk. 26,2 y 26,4 en la margen derecha; Parque Tierno Galván de Valdemoro, entre los pp.kk. 27,1 y 27,38 en la margen derecha). En los terrenos no urbanizados, la vegetación actual está representada por parcelas de cultivo y eriales, hacia el final del tramo existen dos vaguadas con su vegetación asociada que son cruzadas por la A-4. El proyecto afecta en el p.k. 17 a unos 45 m de longitud del cauce del arroyo Culebro cuya vegetación está constituida principalmente por carrizo. Las zonas de préstamos se ubican en áreas de uso totalmente agrario.

El estudio indica que no se han encontrado en la zona árboles singulares ni especies vegetales protegidas.

En relación con los hábitats protegidos por la Directiva 92/43/CE el estudio señala que el trazado de la actual A-4 se sitúa muy próximo a dos manchas de un único hábitat de interés comunitario en la vaguada del arroyo del Valle Grande en Seseña, fuera de espacios protegidos por la Red Natura 2000.

Fauna.—Dado el alto grado de antropización del área de estudio, el entorno de la A-4 no presenta especies animales de interés fuera de los espacios de Red Natura 2000 próximos y sobre los que no se van a llevar a cabo actuaciones. El estudio indica que la fauna del entorno del trazado se asocia principalmente a las zonas ajardinadas de suelos urbanos, a los cultivos y eriales y al pinar presente en el Cerro de los Ángeles. No detecta la presencia de grandes mamíferos que requieran la construcción de pasos de fauna de envergadura. Por lo que respecta a las zonas de préstamos, situadas en entornos agrarios, el estudio indica que las características del hábitat pueden propiciar la aparición de avifauna esteparia, especialmente de aguilucho cenizo (Circus pygargus) y avutarda (Otis tarda). Destaca tres zonas por la abundancia de registros de aves en los censos de la Comunidad de Madrid: la zona este del término municipal de Pinto, dentro del Parque del Sureste; el sudoeste de Pinto y el noroeste de Valdemoro; y al sur de Torrejón de Velasco.

Espacios naturales protegidos.—Próximo a la actuación se encuentra el espacio natural protegido Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama (zona C del PORN = zona degradada a regenerar en el p.k. 34 en Ciempozuelos y zona D = de explotación ordenada de los recursos naturales entre los pp.kk. 18,6 y 20,1). Entre los pp.kk. 19,8 y 20,2, las actuaciones se encuentran próximas a la Zona de Especial para la Protección de Aves (ZEPA) ES0000142 Cortados y cantiles de los ríos Jarama y Manzanares y del espacio propuesto como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES3110006 vegas, cuestas y páramos del sureste de Madrid. En Castilla-La Mancha no existen espacios protegidos en el entorno de actuación del proyecto.

Patrimonio y vías pecuarias.—El estudio indica varios yacimientos arqueológicos en el entorno del trazado. Los afectados se citan en el apartado 4 de esta declaración. El estudio de impacto ambiental recoge también 6 zonas de protección arqueológica delimitadas en los planeamientos urbanísticos de los municipios de la Comunidad de Madrid, indicando que en el planeamiento de Seseña (Toledo) no se recoge cartografía específica de zonas

3

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 162

Lunes 6 de julio de 2009

Sec. III. Pág. 56400

de interés arqueológico. Existen también zonas arqueológicas en el entorno de los préstamos estudiados.

Las principales vías pecuarias detectadas en el entorno de la actuación, se recogen en la tabla siguiente. Ninguna se encuentra deslindada ni amojonada:

Nombre	T.M.	Longitud (m)	Anchura legal (m)
Vereda de Horcajo o de Castilla	Madrid	6.000	20
Vereda del Molino	Madrid	5.000	20
Vereda de Leganés a Perales	Getafe	10.100	20
Vereda de San Marcos	Getafe	5.400	20
Cañada Real Galiana	Pinto	6.500	75
Colada del Hondo	Pinto	3.000	10
Vereda de Fuente Vieja	Valdemoro	4.500	20
Vereda de la Carrehuela	Valdemoro	9.700	20
Cordel de las Merinas	Ciempozuelos	7.500	37,5

Las vías pecuarias del ámbito de estudio se han visto ocupadas históricamente por diferentes usos, de modo que en la actualidad, sobre su trazado se encuentran carreteras, calles, viviendas, etc. Todas las vías pecuarias arriba enumeradas, y que son cruzadas por la A-4 en el tramo objeto del proyecto, no tienen actualmente resuelta su continuidad.

Planeamiento urbanístico.—Todos los municipios afectados por el proyecto tienen Plan General de Ordenación Urbana en vigor, salvo Ciempozuelos en Madrid y Seseña en Toledo, que cuentan con Normas Subsidiarias. En el término Municipal de Getafe, el Cerro de los Ángeles está clasificado como suelo no urbanizable de especial protección, recogiéndose algunas otras figuras de protección del suelo en zonas afectadas por el proyecto.

- Resumen del proceso de evaluación
- A. Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental (EsIA).
- a) Entrada documentación inicial. Con fecha 24 de febrero de 2006, tiene entrada la memoria resumen del proyecto en el Ministerio de Medio Ambiente (Actualmente Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino).
- b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 3 de mayo de 2006 se inicia el período de consultas. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Respuestas recibidas
_
_
_
×
_
X X

: BOE-A-2009-111



DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MADRID





BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 162

Lunes 6 de julio de 2009

Sec. III. Pág. 56401

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Valdemoro. Madrid	Х
Ecologistas en Acción. (Madrid)	-
SEO. (Madrid)	-
Confederación Hidrográfica del Tajo	X
Dirección General de Arquitectura y Vivienda. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Comunidad de Madrid	х
Dirección General de Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Comunidad de Madrid	х
Dirección General de Patrimonio Histórico. Consejería de Cultura y Deporte. Comunidad de Madrid	Х
Dirección General de Evaluación Ambiental. Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	х
Dirección General de Infraestructuras y Transportes. Consejería de Obras Públicas. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	
Ayuntamiento de Madrid. (Madrid)	X
Ayuntamiento de Pinto. (Madrid)	X
Ayuntamiento de Seseña. (Toledo)	_
Ardeidas. (Toledo)	-
ACMADEN. (Toledo)	-

Los principales aspectos ambientales recogidos en las sugerencias de los organismos que han emitido respuesta en esta fase, se resumen a continuación:

Alternativas.—Los distintos ayuntamientos plantean la necesidad de analizar las posibles soluciones para resolver el manteniendo de los actuales accesos para vehículos no destinados a transporte público y facilitar la incorporación al tronco central de la autovía, así como la reposición o ampliación de la permeabilidad transversal de la vía.

Impacto acústico.—La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Servicios a la Ciudad del Ayuntamiento de Madrid, destaca la previsible contaminación acústica de la zona situada entre los pp.kk. 9+200 y 9+950 en la margen izquierda y en torno al 9+500 en la derecha, e insta a realizar un estudio específico de dicha afección.

El Ayuntamiento de Pinto, prevé un aumento considerable en los niveles acústicos y considera también necesario realizar un estudio sobre este asunto dado que se eliminarán la totalidad de caballones y elementos orográficos de protección acústica que existen en ambas márgenes de la carretera al realizar la obra. El Ayuntamiento de Getafe incide en la contaminación sobre zonas urbanizadas al aproximarse las vías de comunicación a los receptores, coincidiendo en la necesidad de la realización de un estudio ambiental del ruido. El Ayuntamiento de Valdemoro destaca también el incremento de la presión sonora sobre su municipio.

Hidrología.—La Confederación Hidrográfica del Tajo recoge en su informe diversos aspectos relacionados con el drenaje de las aguas y la conservación de cauces naturales y recuerda el obligado cumplimento del Reglamento del Dominio Público Hidráulico (DPH) y las autorizaciones que deben ser otorgadas por este organismo.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Servicios a la Ciudad del Ayuntamiento de Madrid señala que el tramo que afecta al municipio de Madrid, se ubica sobre depósitos aluviales con alta permeabilidad y nivel freático muy próximo a la superficie.

Vegetación.—La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Servicios a la Ciudad del Ayuntamiento de Madrid destaca la presencia del Parque de la Dehesa Boyal (p.k. 9+200) y alineaciones arbóreas y arbustivas colindantes con la autovía en ambas márgenes.

La Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, indica que las ve: BOE-A-2009-11172





DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO



BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 162 Lunes 6 de julio de 2009

Sec. III. Pág. 56402

actuaciones ocuparán parcialmente el arroyo del Valle Grande y que en su vaguada y en otras localizadas al sur de ésta existen comunidades gipsófilas consideradas hábitat de protección especial de acuerdo con la Ley 9/1999, de 26 de mayo, de Conservación de la Naturaleza de Castilla-La Mancha. Señala también que en los terrenos al este de la autovía A-4 existen zonas ocupadas por vegetación natural con presencia de comunidades gipsófilas, por lo que las actuaciones de obra, como instalaciones auxiliares, préstamos o vertederos, deben plantearse siempre fuera de estos hábitats de protección especial y fuera de terrenos que puedan drenar hacia esas zonas. Indica que, de acuerdo con la Ley 9/1999, sólo podrá actuarse sobre estas comunidades con autorización de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castila-La Mancha. Propone como medida compensatoria, si fuera necesaria, la restauración de terrenos en el LIC yesares del valle del Tajo. Ninguna de las zonas de actuación en la comunidad de Castilla-La Mancha afecta a espacios de la Red Natura 2000.

Espacios naturales protegidos y zonas verdes.—La Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid indica que las actuaciones propuestas no se encuentran afectadas por ningún espacio protegido. No obstante, señala que en el entorno de las mismas se encuentra el parque regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama y que desde el p.k. 19,800 al p.k. 20, 200 las actuaciones se encuentran con el límite oeste de la ZEPA ES0000142 cortados y cantiles de los ríos Manzanares y Jarama y del espacio propuesto LIC ES3110006 vegas, cuestas y páramos del sureste de Madrid. Considera que las afecciones al territorio no van a ser significativamente importantes con respecto a estas figuras de protección y que únicamente se deberá estudiar más detalladamente las posibles incidencias en la zona que se aproxima al límite de la ZEPA y el LIC. El Ayuntamiento de Pinto también destaca la proximidad a este espacio de la Red Natura 2000 y además indica que se afectará al Parque Juan Carlos I de su municipio, considerado pulmón verde de la zona sur.

El Ayuntamiento de Getafe destaca la posible incidencia sobre el Cerro de los Ángeles y considera necesario llevar a cabo un censo de árboles afectados por la actuación en este espacio, tomándose las medidas que resulten necesarias para paliar esta afección.

Planeamiento. La Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, indica que las actuaciones previstas no suponen una ocupación adicional significativa de la banda asociada a la carretera actual contemplada en los diversos planes municipales, afectando única y marginalmente a pequeños espacios protegidos en los que están permitidas dichas actuaciones de acuerdo con la legislación vigente. No obstante, algunos ayuntamientos (Getafe, Pinto,...) indican que existe disconformidad de la actuación con el planeamiento aprobado e indican una serie de casos, entre los que cabe destacar el Cerro de los Ángeles, calificado como suelo no urbanizable de especial protección.

Patrimonio cultural.—La Dirección General de Arquitectura y Vivienda de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, considera oportuna la ejecución del proyecto presentado por no encontrar afecciones a elementos catalogados o inventariados del patrimonio arquitectónico.

La Dirección General de Patrimonio Histórico de la Consejería de Cultura y Deportes de la Comunidad de Madrid envía resolución de fecha 17 de enero de 2007 en la que se indica que el proyecto fue informado en fase previa, notificando la necesidad de realización de prospección arqueológica. Esta actuación se estaba realizando en el momento de emisión de la citada resolución, por lo que se insta a integrar los resultados en el estudio de impacto ambiental (EsIA).

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Servicios a la Ciudad del Ayuntamiento de Madrid informa de la presencia de dos vías pecuarias Vereda del Molino y Vereda de Horcajo o de Castilla, además de las terrazas del Manzanares con restos arqueológicos que requieren valoración y dos enclaves (Villaverde Bajo y San Cristóbal) donde es muy probable la aparición de restos.

we: BOE-A-2009-11172



DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO
EN MADRID





BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 162 Lunes 6 de julio de 2009 Sec. III. Pág. 56403

El Ayuntamiento de Pinto considera necesaria la reposición de la Cañada Real Galiana, interrumpida e invadida por la carretera actual y las actuaciones proyectadas.

La Dirección General de Patrimonio y Museos de la Consejería de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, informa que se trata de un área de alta susceptibilidad para el Patrimonio Histórico, de probada utilización del territorio por parte del poblamiento histórico de la Comarca de La Sagra y Valle del Jarama, por lo que se considera necesaria la aplicación preventiva del artículo 21 de la Ley 4/1990 de Patrimonio Histórico de Castilla-La Mancha, por la que el promotor debe realizar un estudio de valoración de afecciones al citado patrimonio.

- c) Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas. Con fecha 1 de agosto de 2006, desde la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental se da traslado de las respuestas recibidas a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.
- B. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.
- a) Información Pública. Resultado.—Con fecha 24 de abril de 2007, se publica en el BOE número 98 el anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, relativo a la información pública del proyecto de trazado Autovía del Sur (A-4). Tramo Madrid-Seseña. Plataformas reservadas para el transporte público y vías de servicio.

Con fecha 17 de noviembre de 2007, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental recibió el expediente completo procedente del Ministerio de Fomento.

Durante el proceso de información pública se han recibido un total de 29 alegaciones, de las cuales 10 pertenecen a organismos públicos, una a asociación vecinal y otra a grupo municipal. El resto pertenecen a empresas o particulares. Los organismos públicos alegantes son: Dirección General de Ferrocarriles (Ministerio de Fomento), Ministerio de Defensa, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio (Comunidad de Madrid), Consejería de Transporte e Infraestructuras (Comunidad de Madrid), Área de Gobierno de Vivienda e Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid, Concejalía de Urbanismo del Ayuntamiento de Valdemoro, Ayuntamiento de Seseña, Concejalía de Urbanismo del Ayuntamiento de Pinto, Ayuntamiento de Getafe y Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda del Ayuntamiento de

Una vez analizado el expediente de información pública, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó, el 4 de diciembre de 2007, al Ministerio de Fomento el cumplimiento del artículo 9.3 del R.D.L. 1/2008. Esta solicitud tuvo que ser reiterada el 2 de abril del 2008 para su correcto cumplimiento, dado que no se había consultado a las administraciones públicas afectadas indicadas en su anterior escrito. Con fecha 18 de febrero de 2009, se recibe en el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino el Informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid acerca de la subsanación del procedimiento de información pública, remitiendo alegaciones procedentes de la Consejería de Cultura de Castilla-La Mancha, de la Dirección General de Patrimonio Histórico de la Consejería de Cultura y Turismo de la Comunidad de Madrid y de la Dirección General de Calidad, Control y Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid.

Los aspectos más relevantes desde el punto de vista ambiental, contenidos en las diversas alegaciones recibidas se resumen a continuación.

Impacto acústico.—El Ayuntamiento de Pinto señala que no se ha realizado un estudio acústico. Además, indica que con la construcción de los nuevos carriles, se eliminará un caballón de protección acústica, lo que perjudicará a los vecinos del municipio. La asociación de vecinos Puerta de Pinto también muestra su disconformidad con la eliminación del citado caballón. El ayuntamiento indica que faltan secciones y detalles de las medidas de protección acústica a implantar en varios barrios. Otros ayuntamientos indican también este aspecto e informan de algunas nuevas actuaciones que deben considerarse en la adopción de las medidas de protección acústica.

DE-A-2009-11172

3 🕮 🗉

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 162

Lunes 6 de julio de 2009

Sec. III. Pág. 56404

El promotor responde que dicho estudio acústico está incluido en uno de los anexos del estudio de impacto ambiental y que la no afección al caballón implicaría la afección irreparable a las naves industriales existentes en la margen izquierda, pudiendo compensarse la afección al caballón con la adopción de barreras de protección acústica y visual. Respecto a los detalles constructivos de las medidas de protección acústica, el promotor indica que serán objeto de diseño en el proyecto de construcción y añade que se realizará una actualización de las nuevas medidas que será necesario implantar por actuaciones que se havan desarrollado después de la redacción del proyecto de trazado.

El Área de Gobierno de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Madrid indica que las medidas correctoras previstas en el término municipal de Madrid se centran en actuaciones en el medio de transmisión mediante la interposición de pantallas acústicas, cuya eficacia es limitada a partir de cierta altura; en particular, se destaca la incidencia en la Colonia San Cristóbal donde las viviendas son de 14 plantas. Este organismo solicita que se estudien medidas correctoras alternativas en la zona en la que se sitúa el receptor entre los pp.kk. 9,12 y 9,24, donde no se han proyectado pantallas por falta de espacio, con el fin de que la actuación no eleve los altos niveles de ruido actuales. Entre estas medidas pueden estar la ralentización del tráfico, la implantación de pavimento poroso y la mejora del aislamiento de los receptores.

El promotor responde que del estudio acústico realizado se desprende que los niveles de ruido se incrementarán muy ligeramente por la realización del proyecto [unos 2 dB (A)]. En la mayoría de los casos, los niveles de ruido tras la actuación serán menores que los previos a la misma, debido a las medidas correctoras proyectadas. En el caso concreto de las viviendas situadas entre los pp.kk. 9,12 y 9,24, la distancia a la vía es muy reducida por lo que no es posible instalar pantallas acústicas. Si bien, se destaca que las variaciones en la configuración de la vía en este tramo serán mínimas, no afectándose a las condiciones del ruido. El proyecto de construcción estudiará la viabilidad de la aplicación de pavimento poroso para el caso de las viviendas en las que los niveles de ruido previstos derivados de la ejecución del proyecto (que no hayan podido ser resueltos con apantallamiento acústico) superen los límites de calidad e incrementen los previstos en la situación sin proyecto, ya que se considera que otras de las medidas propuestas, como es la ralentización del tráfico, pueden no ser viables, dado que en este caso la velocidad prevista es va de 50 km/h.

Espacios naturales protegidos y zonas verdes. Vegetación. Suelo protegido.—La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, únicamente señala la proximidad del trazado al Parque Regional mencionado en consultas previas. El Ayuntamiento de Pinto indica que se afecta a más de 2000 m2 de zonas verdes de sistema general, además de producirse la desaparición del caballón de protección acústica. Indica además que se afectará a suelo no urbanizable especialmente protegido incluido dentro del denominado por el ayuntamiento corredor ecológico y faunístico de la Sagra, al sur del municipio. La asociación de vecinos Puerta de Pinto solicita que se tenga en cuenta el número de pies que será necesario eliminar con las obras.

El promotor responde que la afección a estos espacios, zonas verdes, caballones de protección y suelos protegidos se ha minimizado en la medida de lo posible, compatibilizándolo con los objetivos de la actuación de mejorar la movilidad y la seguridad vial, además de con el cumplimiento de la normativa de carreteras. Añade que en el proyecto de construcción se ajustará el trazado de los viales tratando de reducir las afecciones al entorno. En relación con el corredor ecológico y faunístico de la Sagra, el promotor indica que en las comunicaciones y consultas realizadas a la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, ésta nunca se ha referido a tal corredor y que en esta zona en el entorno de la A-4 se da en la actualidad un cúmulo de infraestructuras (ferrocarriles de cercanías y AVE, variante Oeste de Valdemoro) y servicios. El promotor puntualiza que entre todas ellas quedan espacios intermedios que son aprovechados en el proyecto para mejorar las comunicaciones en la zona, sin afectar a otras áreas intactas de mayor valor ambiental.

:: BOE-A-2009-11

CA2852-PT-F3-CA-AN-00-ANTECE-ED04

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO
EN MADRID



BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 162

Lunes 6 de julio de 2009

Sec. III. Pág. 56405

Patrimonio cultural.—El Ayuntamiento de Pinto indica que el estudio de impacto ambiental no presenta solución para dar continuidad a la Cañada Real Galiana, interrumpida por el trazado.

El promotor responde que en el proyecto de trazado se ha previsto esta reposición, manteniendo sus condiciones actuales (no existencia de un paso superior que la reponga) pero mejorándose las mismas con la construcción de una pasarela peatonal sobredimensionada lo más próxima posible a la intersección de la cañada con la A.4.

La Dirección General de Patrimonio Histórico de la Consejería de Cultura y Turismo de la Comunidad de Madrid informa favorablemente el proyecto, mientras que la Dirección General de Patrimonio y Museos de la Consejería de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha solicita intervención arqueológica para los yacimientos afectados.

El promotor señala que ha emitido un nuevo informe indicando que las medidas solicitadas deben ser asumidas por el proyecto de construcción (estando ya esbozadas en el proyecto de trazado) y que con fecha 17 de octubre de 2008 el órgano competente de Castilla-La Mancha ha informado favorablemente este planteamiento. El promotor añade que en el proyecto de construcción se incluirá, en fase de construcción previa al inicio de los movimientos de tierra, la realización de sondeos arqueológicos (mecánicos hasta alcanzar niveles arqueológicos y manuales desde entonces) sobre un 5% de los yacimientos afectados entre los pp.kk. 34+700 y 35+300.

Otros impactos.—La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid solicita que se realice una estimación de los movimientos de tierra con el balance final de préstamos requeridos y excedentes generados; la determinación del origen de los materiales de préstamo, que deberán proceder de canteras y explotaciones que cuenten con autorización del órgano competente salvo que se obtengan de la propia traza; la identificación y localización de los accesos a la obra; el establecimiento de medidas de reposición de los caminos afectados por el proyecto; la estimación de las cantidades de residuos previstas y su gestión de acuerdo con la Ley 5/2003 de la Comunidad de Madrid y con el Plan de Gestión Integrada de los Residuos de Construcción y Demolición de la Comunidad de Madrid 2002-2011; la limpieza de la zona tras las obras; el establecimiento de medidas de protección hídrica, principalmente para el arroyo Culebro y el arroyo del Valle Grande; la restauración de la zona afectada incluyendo operaciones de mantenimiento de las plantaciones durante el periodo de garantía; y la identificación y localización en cartografía de las superficies destinadas a parque de maquinaria y depósito de materiales.

En su respuesta, el promotor señala que en el proyecto de construcción se recogerán todas estas consideraciones.

Infraestructuras.—El Ministerio de Defensa y la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento no muestran ninguna disconformidad con el trazado, señalando únicamente este último la necesidad de comunicar al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) las distintas incidencias ferroviarias para que dicha entidad fije las condiciones para la posterior ejecución de las obras, compatibilizándolas con las necesidades de explotación del ferrocarril.

Modificaciones del trazado.—El Ayuntamiento de Valdemoro realiza varias alegaciones relacionadas con el trazado proponiendo modificaciones al mismo, al igual que el Ayuntamiento de Seseña, que centra su alegación fundamentalmente en accesos y ocupación del suelo. El Ayuntamiento de Pinto, además de señalar algunas posibles modificaciones en accesos, ramales, etc, señala la afección a viviendas situadas entre los pp.kk. 20+300 y 20+700, indicando que si no puede mantenerse el caballón existente, se realice el encajonamiento de los ejes (2,10,11,13 y 18) en ese tramo. La asociación de vecinos Puerta de Pinto 2005 y el grupo Juntos por Pinto solicitan que se realice la alternativa 2, para así evitar la eliminación del caballón de aislamiento acústico que protege a las viviendas próximas.

El promotor responde adoptando varias modificaciones y ajustes de trazado a las anteriores consideraciones. Respecto a la alegación de los vecinos en el tramo 19+500 al 21+000, el promotor indica que se estudiaron tres alternativas (ver apartado 1 de la DIA)

ove: BOE-A-2009-11172



DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO
EN MADRIO





BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 162 Lunes 6 de julio de 2009 Sec. III. Pág. 56406

descartándose la adopción de la solución 2 por la afección a las instalaciones industriales en funcionamiento que en muchos casos supondría el cese de la actividad con sus consiguientes perjuicios sociales. Se ha adoptado la solución 1 porque la afección al caballón de tierras que produce quedaría completamente restablecida por las medidas correctoras del impacto acústico y visual que se proyecta implantar, minimiza las afecciones a las instalaciones industriales de la margen izquierda y evita las afecciones a las instalaciones deportivas de la margen derecha del p.k. 19+500.

El Ayuntamiento de Getafe y el Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda del Ayuntamiento de Madrid realizan observaciones técnicas, fundamentalmente en lo tocante a enlaces y ocupación del suelo. Varios particulares alegan con respecto a características del trazado, ocupaciones de sus fincas y accesos.

El promotor responde con algunas modificaciones posibles y reiterando su esfuerzo por reducir al mínimo las ocupaciones.

 b) Modificaciones propuestas por el promotor que se incorporarán al proyecto de construcción tras la información pública. Como consecuencia del análisis y las conclusiones de las alegaciones presentadas, el promotor propone la inclusión de las siguientes prescripciones a cumplimentar durante la redacción del proyecto de construcción:

Para reducir las ocupaciones producidas, se ajustará el trazado de los viales proyectados en las siguientes zonas:

Término municipal de Getafe: ámbito del Plan Especial Los Gavilanes (vía de servicio v carril bus).

Término municipal de Pinto: Enlace con M-50, entre los pp.kk.17+600 y 18+700 margen derecha en el ámbito del Parque Empresarial Andalucía (carril bus y ramales de enlace); entre los pp.kk. 19+700 y 20+300 margen derecha en las inmediaciones de la zona residencial «Los Pitufos» (carril bus y vía de servicio); entre los pp.kk. 21+200 y 21+700, margen derecha, en el Parque Juan Carlos I (carril bus, vía de servicio) y camino de servicio); entre los pp.kk. 21+200 y 21+700, margen izquierda, en el ámbito de los sectores industriales S-7 y S-10 (carril bus, vía de servicio) y camino de servicio).

Término municipal de Valdemoro: Enlace Valdemoro Sur, entre los pp.kk. 28+020 y 28+120, margen derecha (embocadura de vía de servicio); en este mismo enlace, entre los pp.kk. 28+180 y 28+500, margen izquierda (vía de servicio y ramal de enlace); en el p.k. 24+200 margen derecha, en el p.k. 24+280 en ambas márgenes y en el p.k. 25+100 margen izquierda (carril bus y vía de servicio).

Se dispondrán accesos continuos y a nivel, a las instalaciones industriales situadas en los siguientes puntos:

Término municipal de Valdemoro: Entre los pp.kk. 23+900 y 25+900, y en el p.k. 28+830, en ambos casos en la margen izquierda (carril bus y vía de servicio).

Término municipal de Seseña: Entre los pp.kk. 33+940 y 34+100, y entre los pp.kk. 35+500 y 35+700, ambos en margen derecha (vía de servicio).

Se realizarán las siguientes modificaciones en las actuaciones planteadas:

En el término municipal de Pinto, en el enlace de Pinto (M-841), se aumentará el tramo en el que el eje 5-2 discurre deprimido (carril bus).

Término municipal de Valdemoro: Conexión de glorieta con estación de servicio en el p.k. 28+200; desplazamiento hacia el sur de la glorieta proyectada en el p.k. 24+300 con rectificación de los ejes 8-5 y 8-14; ajuste del trazado del eje 9-7 en el p.k. 25+750 hasta que coincida sensiblemente con el ramal existente; eliminación del eje 9-24 previsto en el p.k. 25+900 en la margen derecha; en el p.k. 26+350 margen izquierda, enlace de Valdemoro Centro, ajuste del trazado de los viales proyectados aprovechando los existentes para minimizar ocupación y reponer accesos a calle Valdesanchuela; eliminación del actual estrechamiento de la sección transversal de la autovía A-4 entre los pp.kk. 28+400 y 29+100 en margen derecha; reposición de la conexión entre el polígono industrial y la vía de servicio en el p.k. 28+830 (margen izquierda); y modificación del trazado del tramo de

3

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 162

Lunes 6 de julio de 2009

Sec. III. Pág. 56407

vía de servicio denominado eje 8-5, localizado a la altura del p.k. 24+400 (margen izquierda) desplazándolo hacia el este, para minimizar la afección a instalaciones empresariales.

En el término municipal de Seseña, se habilitará como bidireccional la vía de servicio de la margen derecha comprendida entre los pp.kk. 36+500 y 37+500, conectándola con la carretera M-4010 y M-305; y se estudiará el desdoblamiento de las estructuras localizadas en los pp.kk. 17+850, 20+400 y 36+400.

Se estudiará la posibilidad de utilizar medidas adicionales para paliar el impacto acústico sobre aquellas viviendas en las que no se ha proyectado la instalación de pantallas acústicas por falta de espacio.

Además de todo lo anterior, se indica que en el proyecto constructivo se seguirán todas las indicaciones de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid expuestas en la información pública.

4. Integración de la evaluación. Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas correctoras.—A continuación se exponen los principales efectos ambientales del proyecto que se desprenden del estudio de impacto ambiental, así como las medidas previstas en él para su minimización.

Calidad del aire e impacto acústico.—El estudio de impacto ambiental indica que la calidad del aire de la situación de partida no es óptima, registrando las estaciones continuas superaciones de los niveles objetivo de la legislación, especialmente para el dióxido de nitrógeno y las partículas. El estudio considera de difícil valoración el impacto del proyecto en este aspecto, ya que valora en un 10 % el efecto inducido de éste en los tres primeros años de puesta en servicio como consecuencia del incremento de tráfico previsto, pero estima que éste será amortiguado por la existencia de la plataforma reservada para el transporte público que promoverá este tipo de transporte. Con objeto de reducir las emisiones a la atmósfera durante la fase de obras el estudio incluye diversas medidas: cubrir las cajas de los camiones de transporte de tierras, riego de superficies pulverulentas, retirada de lechos de polvo y limpieza de calzadas del entorno de actuación, evitar incineraciones de material, control de velocidad de tránsito de maquinaria, etc.

En relación con el impacto acústico, el estudio de ruido realizado concluye que comparando la situación en el año de puesta en servicio previsto (2010) sin proyecto y con proyecto, los niveles de presión sonora varían ligeramente hacia un empeoramiento general en 1 o 2 dB (A), debido a la ampliación de la superficie de ocupación de la A-4 y al ligero desplazamiento del eje del tronco en algunos casos, además del posible ligero incremento del tráfico. Para mitigar este impacto, el proyecto propone pantallas acústicas de cinco tipologías diferentes en los tramos indicados en la siguiente tabla que, de acuerdo con el estudio acústico realizado, mejoran la situación no sólo con el proyecto ejecutado sino también respecto a la situación que cabría esperar en el 2010 sin ejecutarlo, alcanzándose reducciones de hasta 9 dB (A) y permitiendo alcanzar en varios puntos los niveles acústicos objetivo para el periodo diurno, aunque no en el nocturno que se supera en los 19 puntos considerados (13 en más de 5 dB (A) y dos en más de 10 dB (A) en relación con la normativa estatal)

Margen	p.k. inicial	p.k. final	Término municipal	Longitud pantalla (m)	Tipo pantalla
Izquierda	8,99	9,56	Madrid	570	1
Derecha	9,12	9,16	Madrid		
Derecha	9,16	9,24	Madrid		
Izquierda	12,65	12,85	Getafe	200	1
Izquierda	12,96	13,82	Getafe	860	2
Izquierda	14,64	14,84	Getafe	200	1
Izquierda	19,52	20,18	Pinto	660	2
Derecha	19,7	20,04	Pinto	340	4
Derecha	20,04	20,28	Pinto	240	4

BOE-A-2009-

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN ACTUACIONES DE MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA AUTOVIA 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





DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO



BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 162 Lunes 6 de julio de 2009

Sec. III. Pág. 56408

Margen	p.k. inicial	p.k. final	Término municipal	Longitud pantalla (m)	Tipo pantalla
Derecha	20,44	20,63	Pinto	190	3
Derecha	20,63	20,86	Pinto	230	2
Derecha	20,86	20,9	Pinto	40	3
Derecha	21,06	21,74	Pinto	680	2
Izquierda	24,94	25,2	Valdemoro	260	3
Derecha	25,9	26,18	Valdemoro	280	4
Derecha	26,16	26,6	Valdemoro	440	2
Izquierda	36	36,26	Seseña	260	1
Derecha	35,87	36,3	Seseña	430	1

Tipo 1 = hormigón fonoabsorbente 3 m de altura y panel superior adicional de metacrilato de 1 m.

Tipo 2 = hormigón fonoabsorbente 3 m de altura.

Tipo 3 = reflectante metacrilato 3 m de altura.

Tipo 4 = 5 m de altura con voladizo sobre calzada de 1 m (2 últimos metros de metacrilato).

El proyecto indica que las pantallas acústicas que sean afectadas por las obras, serán restituidas.

El estudio de impacto ambiental incluye medidas para minimizar el impacto acústico durante las obras como asegurar el buen estado de los vehículos, limitar las actividades ruidosas durante el período noctumo, utilizar compresores y perforadoras de baja emisión sonora, etc.

Geomorfología. El estudio de impacto estima en 928.450 m3 el volumen de tierras a vertedero (839.163 m³ de la excavación para saneo del terreno y desmontes, y 89.287 m³ de excedente de tierra vegetal) e indica que, atendiendo al Plan de gestión integrada de residuos de construcción y demolición de la Comunidad de Madrid, el destino de los materiales sobrantes será las explotaciones mineras autorizadas por la Comunidad de Madrid para su restauración con residuos de construcción y demolición de nivel I. El estudio relaciona varias explotaciones mineras en estas circunstancias a fecha de realización del estudio (2006) e indica que en el momento de realizar el estudio cuentan con capacidad suficiente para albergar el excedente de tierras del proyecto, añadiendo que a fecha de ejecución de las obras deberá actualizarse la relación de estas explotaciones. Indica también que parte del excedente irá destinado al relleno de los huecos en las zonas de préstamo (P-3 y P-2) y que el resto se llevará al vertedero de «Los Cantillos» próximo a la traza. Considera que serán necesarios 1.168.839 m3 de tierras de préstamo y propone 4 posibles zonas de extracción (P-1 a P-4) que ha analizado ambientalmente. Sus características se incluyen en la siguiente tabla. El estudio indica que el préstamo P-1 se sitúa en una zona con poblaciones de aves esteparias, especialmente avutarda y aguilucho cenizo, por lo que deben adoptarse precauciones en cuanto al cronograma de su uso, y que el préstamo P-4 tendrá restricciones en su uso debido a la presencia de dos hallazgos arqueológicos aislados.

Préstamos	Área (m²)	Volumen aprovechable (m³)	Distancia al trazado (Km)	
P-1	1.886.163	6.000.000	20,5	
P-2	856.600	2.783.950	16,8	
P-3	890.648	2.894.606	14	
P-4	556.315	1.808.024	19,78	

El proyecto de trazado incluye además varias explotaciones comerciales, un total de 13 yacimientos granulares y 4 canteras de las que el proyecto podría obtener los materiales necesarios. En la Memoria del proyecto se indica también la posible utilización de préstamo

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO
EN MADRID





BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 162 Lunes 6 de julio de 2009 Sec. III. Pág. 56409

denominado PA-5 distante 21 Km al centro del trazado y con un volumen aprovechable > 500.000 m3, a pesar de no considerarse su utilización en el estudio de impacto ambiental y en otra documentación del proyecto.

El estudio propone 6 posibles localizaciones de las instalaciones auxiliares.

Hidrología.—El proyecto únicamente afecta a dos cauces de una cierta importancia, el arroyo Culebro y el arroyo del Valle Grande. El proyecto incluye medidas de mantenimiento e incluso mejora de las condiciones de drenaje actuales por lo que el estudio indica que no se prevén alteraciones permanentes ni cambios morfológicos en las cuencas. En el arroyo Culebro propone la demolición de la obra de drenaje existente y la construcción de una nueva estructura tipo viaducto con la rectificación del ángulo actualmente existente en su cauce (ver apdo. 1 de la DIA). En las zonas de préstamos no hay cauces próximos, pero para que su apertura no afecte a la morfología de las cuencas, la restauración de los mismos incluirá el mantenimiento de las condiciones actuales de drenaje. El estudio prevé la adopción de medidas de protección como garantizar la mínima ocupación de las obras afectando a la franja estrictamente necesaria, la ubicación de parques de maquinaria e instalaciones auxiliares en zonas de bajo riesgo y acondicionadas, medidas contra el arrastre de sedimentos, disponibilidad de un plan de Gestión de Residuos acorde con la normativa autonómica y estatal, etc.

Vegetación.—El estudio de impacto ambiental considera que la vegetación afectada es de poco valor, a excepción del pinar del Cerro de los Ángeles, al no tratarse de vegetación natural bien desarrollada y conservada, e indica que los elementos de mayor valor son el arbolado, desde el punto de vista de ejemplares individuales. El proyecto estima en 463 ejemplares el número de árboles afectados por el proyecto, principalmente de pino piñonero (Pinus pinea), pino carrasco (P. halepensis), olmo de Siberia (Ulmus pumila) y plátano de sombra (Platanus hibrida). La superficie de zona ajardinada pública afectada por el proyecto suma 29.660 m² (Cerro de los Ángeles 17.000 m² en Getafe, Parque Juan Carlos I 10.200 m² en Pinto, Parque de Andalucía 1.020 m² en Valdemoro y zona ajardinada en Seseña Nueva 5.600 m²)

Para paliar esta afección, el estudio prevé el jalonado y vallado provisional de las obras, en particular en las zonas en las que exista arbolado de interés. Se propone además, la recuperación de los suelos mediante el mantenimiento y reutilización de la cubierta vegetal en diversas superficies afectadas por el proyecto, la protección del arbolado evitando el desarraigo de pies arbóreos, el trasplante de los ejemplares de porte arbóreo situados en suelo urbano con excepción de aquéllos que no lo permitan por pertenecer a especies que no acepten trasplantes o por su tamaño (en estos casos el estudio prevé su tala y la plantación de tantos individuos nuevos como años tenga el pie talado). El anejo de Ordenación Ecológica, Estética y Paisajística incluye una aproximación al número y situación de ejemplares a los que aplicar esta medida. El promotor indica, respecto a la medida de plantación de reposición propuesta, la compatibilidad de las superficies previstas para restaurar y revegetar con las superficies necesarias para ejecutar la medida de reposición propuesta en el estudio. Además, el contratista estará obligado a contar con un plan contra incendios, que será de especial aplicación en los tramos en los que la obra se realice en zonas verdes o pinares.

En relación con la presencia de hábitats protegidos por la Directiva 92/43/CE el estudio de impacto ambiental únicamente detecta dos zonas de un único hábitat correspondiente a la vaguada del arroyo del Valle Grande en el término municipal de Seseña, situadas fuera de Red Natura 2000. En la contestación de la Dirección General de Evaluación Ambiental de Castilla-La Mancha a las consultas previas se señala la existencia de comunidades gipsófilas consideradas como «hábitat de protección especial» en la vaguada del arroyo del Valle Grande y la necesidad de conservarlas, de acuerdo con la Ley 9/1999 de Conservación de la Naturaleza de Castilla-La Mancha. De acuerdo con el estudio de impacto ambiental y las aclaraciones posteriores del promotor no se produciría afección alguna por el proyecto a las citadas formaciones.

Fauna.-El estudio indica que la principal afección pude producirse en las áreas de préstamo, al ser notablemente mayor su valor faunístico, especialmente la P-1 se sitúa en

=

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 162 Lunes 6 de julio de 2009

Sec. III. Pág. 56410

una zona de alto valor ornitológico. Por ello, señala que no debe realizarse su explotación en épocas críticas para la reproducción de las aves esteparias que caracterizan parte de estas zonas. El estudio identifica como única zona en la que es posible la permeabilidad de la autovía la situada entre los pp.kk. 30,850-31,900 en Valdemoro, por ser la única zona en la que se mantiene a ambos lados una cierta naturalidad. En esta zona el proyecto propone una ampliación de las obras de drenaje y el estudio considera que probablemente sean suficientes por sus condiciones de presencia de agua puntual y por las posibles especies de fauna presente en la zona. En la zona del arroyo Culebro la permeabilidad para la fauna queda garantizada por la estructura propuesta en el proyecto.

El estudio prevé, en determinadas zonas no urbanizadas en las que se ha detectado una elevada presencia de madrigueras de conejo en las márgenes, el refuerzo del cerramiento, enterrándolo 30 cm, con el fin de evitar su entrada a la autovía e instalándose portillos de escape en el entorno de los enlaces dónde el vallado puede presentar mayor accesibilidad

Paisaje.—El estudio señala que se trata de un paisaje urbano muy sensible por cuanto el número de receptores es muy elevado y concluye que, si bien el impacto es negativo y notable, en algunos aspectos es temporal, incide sobre un medio ya muy humanizado y se mitigará con las medidas de restauración paisajística que incluye el proyecto: limpieza de zona de obras, diseño de taludes, revegetación, etc.

Espacios naturales protegidos.-El estudio de impacto ambiental indica que en la zona de Pinto el límite de los espacios protegidos pertenecientes a la Red Natura 2000 (ZEPA cortados y cantiles de los ríos Jarama y Manzanares y LIC vegas, cuestas y páramos del sureste de Madrid) se sitúa muy próximo o colindante con la A-4. El estudio señala las diferencias existentes entre las distintas cartografías disponibles de los mismos y la imprecisión debida a la escala utilizada en ellas, e indica que más allá de establecer con exactitud el citado límite, considera de mayor relevancia el valorar la afección que producirá la ejecución del proyecto sobre los valores naturales de interés que justifican la designación del LIC. A este respecto, el estudio indica que ninguno de los hábitat protegidos en el LIC se encuentran en el área de desarrollo del proyecto y que debido a las condiciones de artificialidad, ausencia de hábitats propicios y constante presencia humana que crea la autovía, ninguna de las especies de fauna que han motivado la designación de la ZEPA y el LIC se encuentran en el área del trazado, por lo que el estudio concluye que no existirá afección a los citados valores. Además indica que el estudio de ruido realizado prevé la instalación de una pantalla acústica en esta zona para mitigar posibles afecciones indirectas. En relación con las zonas en las que se ubican los préstamos, se indica que están fuera de los espacios protegidos.

Usos del suelo. El estudio de impacto ambiental indica que en el entorno de la A-4 el planeamiento urbanístico y los usos actuales reflejan una gran diversidad de actividades sobre suelos, pasando desde suelos urbanos con uso residencial a suelos no urbanizables de especial protección ambiental. El estudio indica que el propio diseño del proyecto ha procurado evitar los cambios en las zonas más sensibles, en especial los residenciales y los protegidos ambientalmente, o minimizar los mismos.

El cuanto a las afecciones a infraestructuras y servicios, el proyecto incluye su reposición y, tras la puesta en funcionamiento de la actuación analizada, el efecto general habrá sido una mejora notable en la A-4, tanto de fluidez en el tronco como de accesos y salidas, así como la mejora en la fluidez del transporte colectivo que permitirá la mejora de los servicios de transporte público.

Patrimonio cultural.—El estudio de impacto indica que en la actualidad la A-4 corta las vías pecuarias con las que se cruza sin estar restablecida su continuidad y que con la ejecución del proyecto sólo hay un caso en el que se produce una nueva afección que afecta a unos 400 m de la Colada del Hondo (p.k. 23,1) por un nuevo enlace; no obstante, se aprovechará la reposición del camino de servicio del ferrocarril, a través de un paso superior, para darle la continuidad de la que carece actualmente. El estudio señala que en los casos de la Vereda de la Carrehuela (p.k. 29,0) (vía de servicio en la margen izquierda) y de la Cañada Real Galiana (p.k. 19,8) (ligero desplazamiento del tronco, nuevos carriles

x: BOE-A-2009-111





DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO



BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 162 Lunes 6 de julio de 2009 Sec. III. Pág. 56411

bus y vías de servicio) el proyecto aportará una nueva continuidad para el uso peatonal de estas vías a través de una pasarela cercana. De acuerdo con lo indicado en el estudio de impacto, las restantes actuaciones del proyecto respecto a vías pecuarias ya interrumpidas son: Vereda del Molino (p.k. 11,1) que cruza la A-4 en el nudo de la M-45, donde se proyectan nuevos carriles bus y vías de servicio; Vereda de Leganés a Perales (p.k. 14,0) situada en el enlace del Cerro de los Ángeles, donde se corrigen y proyectan nuevos ramales; Vereda de San Marcos (p.k. 15,22) próxima al enlace de la La Carpetania, donde se proyectan nuevos carriles bus, vías de servicio y ramales; y Cordel de las Merinas o de Palomero (p.k. 34,1), donde se proyecta la vía de servicio en la margen izquierda. Además de lo especificado, las zonas de préstamo propuestas en el estudio pueden afectar al Cordel de las Carretas o Cañada Galiana (P-1), a la Colada de los Pájaros o Gallineros (P-2), a la Vereda del Camino de Madrid (P-2) y a la Vereda de la Panadera o de los Gallineros (P-3). El proyecto permite usos temporales de las vías pecuarias, asegurando la servidumbre de paso y restaurándose su estado original una vez finalizadas las obras, con la obligación del contratista de coordinar este aspecto con el órgano competente.

En relación con las afecciones al patrimonio arqueológico el estudio señala las siguientes afecciones: área de protección arqueológica C de las terrazas del río Manzanares declaradas bien de interés cultural (al este del trazado pp.kk, 9.20-12.04; al oeste pp.kk, 11,28-12,04; a ambos lados del trazado pp.kk, 16,66-17,69) ocupada por nuevos carriles bus. vías de servicio y accesos: zona de protección arqueológica A Esparragal/Valdecanto incoada con Resolución de 25/01/1191 (ambos lados del trazado po.kk. 18 62-20 52: al. este pp.kk. 20.52-22.00) ocupada por nuevos carriles bus y vías de servicio; yacimiento Las Arenas pp.kk. 19.80-20.10 lado este ocupado por vía de servicio, carril bus y parada: yacimiento pp.kk. 20,90-21,14 lado este ocupado por nuevo carril bus y vía de servicio: zona de protección arqueológica C del PGOU de Pinto (lado oeste pp.kk. 20,50-22,00; ambos lados pp.kk. 22,00-23,80) ocupada por nuevos carriles vías de servicio y bus; yacimiento Los Carrascalejos (lado este pp.kk. 22+40-22,52); zona de protección arqueológica B del PGOU de Valdemoro (ambos lados pp.kk. 27,26-28,10) ocupada en margen izquierda por vía de servicio; yacimiento El Caracol (ambas márgenes pp.kk. 27,30-27,70) ocupado en margen izquierda por vía de servicio; yacimiento del 32+800 deteriorado ya por las obras de la N-IV; zona de protección arqueológica C de las normas subsidiarias de Ciempozuelos (pp.kk. 33,60-34,20) afectada por pequeños retoques en vía de servicio ejecutada; yacimiento arqueológico pp.kk. 34+300-35+400 en ambas márgenes en casi todo dentro del término municipal de Seseña. El estudio de impacto ambiental indica que las zonas propuestas para préstamos han tenido en cuenta en su delimitación las zonas de protección arqueológica.

El estudio indica que se ha realizado una prospección arqueológica y paleontológica visual de cobertura total de las zonas de actuación previstas por el proyecto. Asimismo, con objeto de prever afecciones a elementos de interés patrimonial subvacentes no detectados durante los trabajos de prospección realizados, el estudio establece la realización de un seguimiento intensivo arqueológico/paleontológico de las tareas de desbroce y de todos los movimientos de tierra de las superficies de ocupación, incluyendo instalaciones auxiliares, caminos de acceso, préstamos, reposición de caminos, etc. El citado seguimiento se realizará por un arqueólogo/paleontólogo autorizado por el organismo competente en la materia v será más intensivo en las zonas de protección arqueológica. Asimismo, para los yacimientos detectados afectados por el proyecto el estudio propone la delimitación en planos y el jalonamiento de la superficie afectada en cada yacimiento antes del inicio de cualquier actividad: la realización de sondeos mecánicos con retroexcavadora con cazo de limpieza de 2 x 5m; la definición del contenido, adscripción cultural y tipo de los restos arqueológicos; y la especificación de la necesidad o no de abordar excavación arqueológica con metodología estratigráfica. En la memoria que se elaborará con los datos anteriores se especificarán las medidas de conservación, traslado o integración de los restos arqueológicos que deberán consensuarse con el órgano competente de la comunidad autónoma.

14473

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 162 Lunes 6 de julio de 2009

Sec. III. Pág. 56412

En la información pública los organismos competentes en cultura de las dos comunidades autónomas afectadas han mostrado su conformidad con los estudios y actuaciones realizados hasta ahora por el promotor y a las prescripciones que se incluirán en el proyecto de construcción, incorporando la asumida tras la información pública (Ap. 3.B.a).

El estudio considera que las obras producen impactos severos sobre el relieve, el suelo, la fauna, los ecosistemas-espacios protegidos y los usos del suelo (muchos de ellos los considera derivados de la apertura de zonas de préstamos) sin la aplicación de medidas correctoras, pero tras la aplicación de las mismas considera que se reduce notablemente el impacto residual, valorándolo como compatible.

5. Condiciones al proyecto: medidas preventivas y correctoras.—Además de las prescripciones exigidas en el estudio de impacto ambiental (Apdo. 4 DIA) y en los informes de las administraciones afectadas junto con las propuestas del promotor tras la información pública (Apdo 3.B), se establecen las siguientes condiciones adicionales que deberán ser incorporadas al proyecto de construcción, siempre que sean técnicamente viables.

Ajustes de trazado.—Con objeto de minimizar la afección al Cerro de los Ángeles y a su vegetación, y teniendo en cuenta que no es un camino existente en la actualidad, se suprimirá el camino proyectado entre los pp.kk. 12+950 al 13+400, en la margen izquierda de la vía de servicio.

Para facilitar la continuidad de la vía pecuaria Vereda de San Marcos (p.k. 15+200) se repondrá la misma al menos facilitando conexiones desde ella al paso superior existente (15+350), acondicionándolo para su uso peatonal o a la pasarela situada en el p.k. 14+850; sin menoscabo de lo que pudiera indicar el órgano competente de la Comunidad de Madrid.

Para minimizar la ocupación de la margen izquierda (ZEPA; yacimiento arqueológico), se rediseñará el apoyo izquierdo de la pasarela que repone la Cañada Real (p.k. 19+920), de forma que permita aproximar la vía de servicio lo más posible al carril bus.

Con el objetivo de aproximar la vía de servicio al carril bus para alejarla lo más posible de la Residencia de la Tercera Edad Magullar, se rediseñará el apoyo de la margen izquierda de la pasarela del p.k. 25+040.

Calidad del aire.—Se adoptarán las medidas adecuadas (riegos de superficies no pavimentadas, dispositivos de disipación de polvo, transporte cubierto de cargas susceptibles de generar polvo, etc.) para evitar en lo posible las molestias que el polvo generado durante la ejecución de las obras pudiera producir en todas las zonas urbanas afectadas por las obras.

Impacto acústico.—El documento resumen de los mapas estratégicos de ruido de la Red de Carreteras del Estado en la Comunidad de Madrid (diciembre de 2007) identifica para la Autovía A-4 tres zonas (escala de trabajo 1:5000) en las que predomina el uso residencial, con carácter fundamentalmente urbano, elevada población y sometidas a un nivel L_{oken} > 55 dB (A): Villaverde, Pinto y Valdemoro. Para la primera de ellas propone como medidas correctoras la instalación de pantallas acústicas adicionales a las ya existentes, a pesar de señalar su escasa eficacia debido a la altura de las edificaciones existentes, y la realización de un estudio de detalle para definir una solución compleja que permita reducir el ruido; para Pinto propone la implantación de pantallas acústicas, considerándola una medida de fácil implantación y eficaz por ser viviendas de baja altura; y para Valdemoro propone actuar en el tramo en el que no existen pantallas y estudiar otras soluciones en donde ya existen. En los tres casos se estima que la necesidad de actuación es alta.

En la actualidad no se ha declarado las zonas de servidumbre acústica ni definido planes zonales específicos. En consecuencia, se considera como zona de servidumbre acústica el territorio incluido en el entorno de la infraestructura delimitado por los puntos del territorio o curva isófona en la que se midan los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación a las áreas correspondientes (Tabla A, anexo II R.D.1367/2007). Por tanto, mientras el Ministerio de Fomento elabora los obligados planes zonales específicos que deberán permitir alcanzar los objetivos de calidad establecidos en la normativa vigente (Tabla A, anexo II) antes del año 2020 para las zonas con urbanización existente (a fecha

BOE-A-2009-111

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO
EN MADRIO



21



BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 162

Lunes 6 de julio de 2009

Sec. III. Pág. 56413

de aprobación del proyecto) dentro de la zona de servidumbre acústica, las medidas para reducir la contaminación acústica que establece el proyecto de trazado, revisadas y modificadas de acuerdo con lo indicado en la presente declaración, podrán considerarse como parte de las medidas que obligatoriamente tiene que adoptar el Ministerio de Fomento para la mejora acústica progresiva de la zona, integrándose, revisadas y mejoradas, en los citados planes zonales. Las medidas de protección acústica que se adopten en el proyecto de construcción deberán proporcionar notorias reducciones respecto a la situación actual, no admitiéndose, en ningún punto, superaciones de los valores existentes.

El estudio acústico del proyecto de trazado, cuyos resultados se han indicado en los apartados 1 y 4 de esta declaración, ha sido elaborado con cartografía del año 2005, por ello, en la fase de redacción del proyecto de construcción, el promotor realizará un nuevo estudio acústico, con mediciones previas que permitan cuantificar en los periodos de día, tarde y noche el ruido incidente actual (medidas de la situación preoperacional), así como determinar la modificación de los mismos atribuible a la ejecución de la obra. Para la definición de las medidas de reducción del impacto acústico se considerará el año correspondiente a cinco años más que el previsto de puesta en funcionamiento de la obra. En el cálculo de los niveles sonoros se considerará la influencia de otras infraestructuras viarias

El citado estudio acústico incluirá un estudio de detalle de las medidas de protección acústica que completará las medidas propuestas en el proyecto de trazado, incluyendo pantallas fonoabsorbentes, muros fonoabsorbentes, pavimentos fonoabsorbentes (de mayor eficacia que los porosos) o cualquier otra medida que se considere factible, así como una combinación de las anteriores medidas, llegando, en caso de ser necesario, al aislamiento de las viviendas. Las medidas propuestas deberán compatibilizarse con su mejor integración paisajística y se evitará, especialmente en las zonas con más riesgo, la implantación de pantallas transparentes por la colisión de las aves, por su menor efectividad y por generar procesos de reflexión múltiple del sonido y de la luz. El estudio estimará también la eficacia de las distintas posibilidades de actuación que pueden plantearse en la plataforma y en el entorno más inmediato, cuantificando mediante modelos adecuados la disminución prevista en las secciones más críticas y avanzando en las medidas que permitan alcanzar cuanto antes los objetivos de calidad acústica de la tabla A del anejo II del citado Real Decreto.

El programa de vigilancia ambiental, partiendo de los datos de la situación preoperacional, contemplará campañas de medición para el control de las medidas establecidas y de los niveles acústicos existentes en el entorno del trazado. Las mediciones realizadas tras la ejecución de la obra se compararán con lo previsto en le estudio acústico del provecto de construcción.

Al finalizar la obra el Ministerio de Fomento delimitará sin demora la zona de servidumbre acústica (o la revisión de su delimitación si ya se hubiera producido su declaración) de acuerdo con los objetivos de calidad acústica y redactará simultáneamente los correspondientes planes zonales (o revisará los ya existentes si ya se hubieran aprobado) para aquellos puntos urbanizados existentes en los que, en su caso, se siguiesen superando los objetivos de calidad de la tabla A del anexo II, incluyendo, en su caso, soluciones más complejas que las antes citadas (pantallas, pavimentos, etc). Asimismo, en las zonas no urbanizadas, los objetivos de calidad acústica son los de no superación del valor que le sea de aplicación de la tabla A del anexo II (R.D.1367/2007) disminuido en 5 dB (A). Con objeto de lograr la eficacia de las servidumbres acústicas, el órgano sustantivo notificará la delimitación a los ayuntamientos afectados y a los órganos competentes de las comunidades autónomas a fin de que sea tenido en cuenta en el planeamiento territorial y urbanistico.

A los efectos de lo dispuesto en este apartado se atenderá a la normativa vigente en materia de ruido (Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido; R.D. 1367/2007 referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas; el R.D. 1513/2005 referente a evaluación y gestión del ruido ambiental; y la normativa autonómica correspondiente que sea de aplicación).

ve: BOE-A-2009-11172





DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO



BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 162 Lunes 6 de julio de 2009

Sec. III. Pág. 56414

El estudio acústico incluyendo la propuesta de medidas será remitido a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, al igual que la comparación, tras la ejecución de las obras, de los resultados obtenidos con los previstos.

El promotor establecerá un plan de obra encaminado a minimizar la afección acústica a la población del entorno que contemplará la no realización de obras durante el periodo nocturno salvo aquellas en que, por motivos de seguridad o por ser necesarios cortes o desvíos de tráfico, sea necesario llevarlas acabo en las horas de menor volumen de tráfico. Las medidas a adoptar incluirán el control del correcto mantenimiento de la maquinaria y, en su caso, la colocación de pantallas fonoabsorbentes. El horario y las condiciones de trabajo se ajustarán a lo establecido en las ordenanzas municipales vigentes de los avuntamientos afectados.

Geomorfología. Suelo y equipamientos urbanos. Préstamos, vertedero e instalaciones auxiliares.—Las medidas de jalonamiento previstas en el estudio de impacto ambiental (planos de medidas correctoras) se ampliarán a toda la superficie de ocupación de la obra con objeto de minimizar la ocupación y afección al suelo y a los equipamientos urbanos, delimitando la zona de ocupación estricta, tanto de la traza como de las superficies auxiliares, y restringiéndose al interior de la zona acotada la circulación de personal y maquinaria. Se minimizará la afección producida por el acceso de vehículos y de materiales a las obras, para lo cual se hará un análisis detallado de los accesos y los itinerarios de circulación de los vehículos de obra en coordinación con los ayuntamientos afectados.

En relación con los vertederos, los excedentes de tierra (928.450 m³) se destinarán íntegramente y de forma exclusiva a las explotaciones mineras autorizadas por la Comunidad de Madrid para su restauración con residuos de construcción y demolición de nivel I, de acuerdo con lo previsto en el Plan de Gestión Integrada de Residuos de Construcción y Demolición de la Comunidad de Madrid. A tal fin, como indica el estudio de impacto ambiental, se actualizará con el órgano competente de la Comunidad de Madrid, en el proyecto de construcción y en el momento de la ejecución de la obra, la relación de canteras incluida en el estudio.

En relación con las zonas de préstamos, el volumen de tierras necesario (1.168.839 m³) deberá provenir de canteras, que deberán estar autorizadas y con planes de restauración aprobados, debiendo consultar al órgano competente de la comunidad autónoma las finalmente seleccionadas, así como la posibilidad de emplear tierras procedentes de excedentes de obras próximas. Cualquier otra zona de préstamos requerirá una evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa de evaluación de impacto ambiental vigente: Real Decreto legislativo 1/2008, texto refundido de la Ley de evaluación de impacto ambiental de proyectos. Tal como se recoge en el apartado 4 de la declaración, en el estudio se proponen una serie de zonas de préstamos P-1, P-2, P-3, P-4, e incluso en algún documento se cita la utilización de PA-5, que no son canteras autorizadas y, además, algunas de ellas presentan condicionantes ambientales importantes. En consecuencia con lo anterior, las citados préstamos no se encuentran amparados por la presente declaración de impacto ambiental.

En relación con las zonas de instalaciones auxiliares, en el estudio de impacto ambiental se proponen 6 zonas de ocupación temporal, para instalaciones auxiliares de obra, acopios provisionales, oficinas, etc. De las propuestas en el estudio, no se consideran adecuadas las S.A.4 y S.A.5 por situarse en áreas de protección arqueológica. La superficie a utilizar y las medidas de protección del entorno de la zona de instalaciones S.A.6 (p.k. 36+600) garantizarán la no afección a la vaguada situada al norte-nordeste de la misma ni a la vegetación arbolada existente al sudeste de la misma. En todo caso, teniendo en cuenta los criterios del apartado siguiente, estas zonas se ubicarán en las proximidades de la zona de obras de la autovía y sin que sea necesario abrir nuevos caminos para el acceso a las mismas. En la elaboración del proyecto de construcción se actualizará y detallará la cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, caminos de obra (aunque no debe ser necesario abrir nuevos caminos) e instalaciones auxiliares incluida en el estudio de impacto del proyecto de trazado

ove: BOE-A-2009-1117.

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO
EN MADRIO





BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 162 Lunes 6 de julio de 2009 Sec. III. Pág. 56415

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

Hidrología.—En el arroyo Culebro (p.k. 17+600), con objeto de minimizar la afección al mismo e incrementar la permeabilidad transversal de la autovía se mantendrá la propuesta del proyecto de sustituir la estructura existente por una estructura tipo viaducto y el encauzamiento previsto se reducirá a la mínima longitud posible buscando una planta sinuosa y utilizando escolleras que permitan la revegetación.

En el arroyo del Valle Grande (p.k. 34+300) existe actualmente, según el estudio informativo, un ovoide de acero corrugado de 2x2,75 m, con objeto de no inundar el cauce, la vaguada y la vegetación aledaña con el derrame de los terraplenes de la ampliación de la plataforma prevista en esta zona, se dispondrán estructuras (puentes, muros, obras de fábrica u otras) de suficiente amplitud para alcanzar el objetivo indicado, de forma que la afección a la vaguada y su vegetación se limite a la anchura de las vías de servicio proyectadas. En la fase de construcción estas estructuras se realizarán de manera que las afecciones por la maquinaria y los procesos constructivos sean los mínimos posibles. El mismo tratamiento se dará a la vaguada del p.k. 34+966, donde la obra de drenaje existente es según el estudio un tubo Ø1200 mm. No se rectificarán los cauces de ambos arroyos, lo que puede llevar a obras de fábrica o estructuras de luz superior a la existente. No se afectará con caminos de obras, zonas de acopio u otras instalaciones auxiliares a las vaguadas y taludes existentes. Se garantizará la preservación de los hábitáts de interés comunitario próximos a la obra.

En los tres casos citados, el proyecto de construcción deberá definir con detalle las actuaciones necesarias en los cauces, así como las medidas tendentes a minimizar la afección y a restablecer las condiciones originales. Sólo en el caso de que resulten indispensables actuaciones en el cauce en la proximidad de la estructura para su protección, se ejecutarán éstas minimizando la longitud del cauce afectada y utilizando escolleras que permitan su total revegetación.

Durante las obras se adoptarán medidas encaminadas a evitar el arrastre de tierras de la zona de obras a los cauces del entorno, mediante barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

Vegetación.—El proyecto de construcción, una vez realizados los ajustes de trazado propuestos por el promotor tras la información pública y los indicados en la presente declaración de impacto ambiental junto con los que se deriven del estudio acústico exigido en ella, incorporará la actualización del inventario de arbolado afectado realizado en el estudio de impacto ambiental, identificando aquellos ejemplares que tienen posibilidades de trasplante y precisando las unidades a reponer, de acuerdo con el criterio de reposición especificado en el estudio, y las superficies de destino. Durante la fase de obras se aplicarán las medidas de protección de la vegetación indicadas en el estudio y recogidas en el apartado 4 de la declaración, que se extremarán en el Cerro de los Ángeles de Getafe, el Parque Juan Carlos I de Pinto, el Parque de Andalucía de Valdemoro y la zona ajardinada de Seseña la Nueva.

Fauna.—Dado el carácter eminentemente urbano e industrial de la zona en la que se desarrolla el proyecto, se mantendrá un mínimo de permeabilidad entre los pp.kkk. 30+850 y 31+900 (zona identificada por el estudio de impacto ambiental como de mayor naturalidad) y en los cauces y arroyos, intentando aprovechar las modificaciones de los drenajes previstas en el proyecto para aproximar las dimensiones lo más posible a las recomendaciones de las Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales Ministerio de Medio Ambiente 2007

Patrimonio cultural.—Antes del inicio del movimiento de tierras se llevarán a cabo las medidas de protección establecidas en el estudio de impacto ambiental y recogidas en el apartado 4 de esta declaración, junto con las medidas acordadas con las administraciones competentes durante el proceso de elaboración del proyecto de trazado, incluidas las asumidas por el promotor tras la información pública y recogidas en el apartado 3.B. Las



BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 162 Lunes 6 de julio de 2009

Sec. III. Pág. 56416

citadas medidas se extremarán en los yacimientos y en las áreas de protección arqueológica citadas en el apartado 4 de la declaración. En la posible reposición de las vías pecuarias afectadas, además de lo propuesto por el proyecto deberá atenderse a las indicaciones del órgano competente de la comunidad autónoma afectada.

Permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.—Dada la proximidad de algunas edificaciones de viviendas, industriales y de servicios a la calzada para autobuses y a las vías de servicio, durante la construcción de la infraestructura y en especial donde sean necesarias pantallas u otras estructuras previstas en el proyecto, se pueden producir afecciones de importancia sobre las mismas y sus accesos. Con objeto de mantener las condiciones de habitabilidad de las viviendas se aislará con material rígido y fonoabsorbente la zona de trabajo y se garantizarán los accesos de personas y vehículos a las viviendas, instalaciones industriales y servicios.

Durante la fase de construcción de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del tejido urbano para vehículos y peatones mediante una cuidadosa planificación del calendario de los trabajos, horario de los mismos, sistemas constructivos, desvíos provisionales, reposición de servicios, etc. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalizará adecuadamente. Para todo ello se mantendrá una estrecha coordinación con los ayuntamientos de Madrid, Getafe, Pinto, Valdemoro, Ciempozuelos y Seseña.

En la fase de explotación se mejorará la permeabilidad peatonal existente de acuerdo con lo previsto en el proyecto y lo establecido en esta declaración.

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental.—El anejo de Ordenación Ecológica, Estética y Paisajística del proyecto de trazado incluye un plan de vigilancia ambiental (PVA) en el que se definen los objetivos del programa, el equipo responsable y la metodología para las distintas fases, incluyendo tres campañas (previa a las obras, en obras y explotación) con controles e informes basados en el Manual para la redacción de los informes de los programas de vigilancia y seguimiento ambiental en carreteras del Ministerio de Fomento, en lo referente a los parámetros a controlar en este proyecto.

El proyecto de construcción incorporará la actualización del plan de vigilancia ambiental teniendo en consideración las condiciones que incorpora la presente declaración de impacto ambiental y las medidas de protección que se deriven de los estudios exicidos.

Los controles más destacados del PVA son los referentes a las molestias a la población durante las obras (horario de actividades ruidosas, mantenimiento permeabilidad, contaminación del aire, etc.), al impacto acústico durante la explotación (verificación de niveles acústicos en explotación, comparación con los resultados del nuevo estudio exigido en la DIA, nedidas correctoras implantadas y eficacia de las mismas, ver apartado 4 de la DIA), a la afección a zonas verdes y su posterior restauración, a la afección a los arroyos Culebro y Valle Grande (y vaguada p.k. 35+000) y sus correspondientes restauraciones, y a las actividades arqueológicas, así como a todas las superficies objeto de restauración y a su progreso durante al menos tres años.

Se redactarán informes previos al inicio de las obras, al acta de conformidad del replanteo, periódicos ordinarios trimestrales, particulares por incidencias ambientales o partes de no conformidad, un informe final de la fase de obras previo al acta de recepción de la obra y, para la fase de explotación, informes anuales durante al menos los tres primeros años. Todos estos informes se remitirán al organismo competente en la vigilancia ambiental, la Dirección General de Carreteras y estarán a disposición de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino para poder ejercer la función complementaria de seguimiento y vigilancia del cumplimiento de la declaración de impacto ambiental que le confiere la legislación vigente (art. 18 del R.D.L. 1/ 2008). Además, la Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental los resultados de los seguimientos anuales referentes al impacto acústico tras la recepción de la obra.

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

: BOE-A-2009-11





DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO
EN MADRID



BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 162 Lunes 6 de julio de 2009

Sec. III. Pág. 56417

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 de trazado Autovía del sur A.-4. Plataformas reservadas para el transporte público y vías de servicio, tramo Madrid-Seseña, concluyendo que no producirá impactos adversos significativos, siempre y cuando se ejecute la solución del proyecto de trazado adoptando las medidas incluidas en el estudio de impacto ambiental y las condiciones señaladas en la presente resolución, que se deducen de la evaluación practicada.

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 Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 1 de junio de 2009.-La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.



BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO

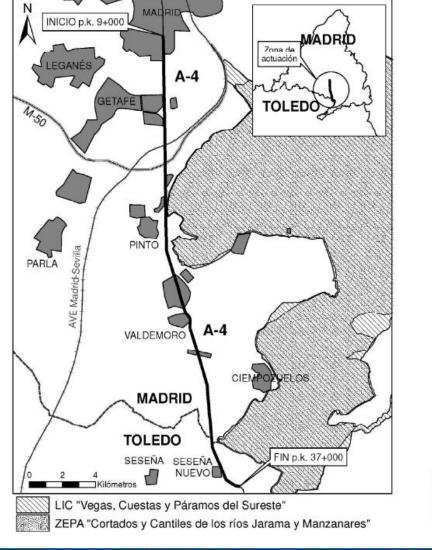


Núm. 162

Lunes 6 de julio de 2009

Sec. III. Pág. 56418

AUTOVÍA DEL SUR A- 4. PLATAFORMAS RESERVADAS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO Y VÍAS DE SERVICIO. TRAMO MADRID – SESEÑA



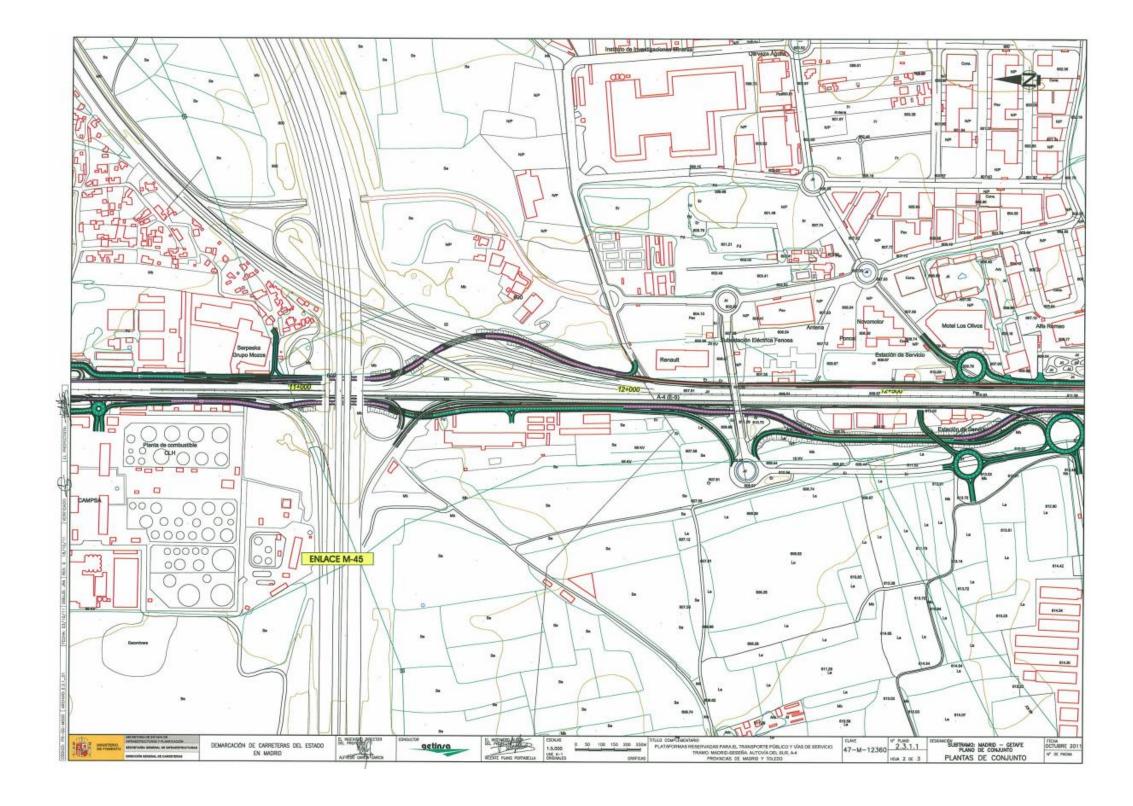
http://www.boe.es

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO

D. L.: M-1/1958 - ISSN: 0212-033X



25



DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MADRID



