

APÉNDICE 1. DOCUMENTO DE ALCANCE

ÍNDICE

0	JUSTIFICACIÓN Y OBJETO.....	3
1	DOCUMENTO DE ALCANCE	3
2	D.G. DE PATRIMONIO CULTURAL. CONSEJERÍA DE CULTURA, TURISMO Y DEPORTES. COMUNIDAD DE MADRID.....	12
3	DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL DEL ÁREA DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID	12
4	DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEAMIENTO Y GESTIÓN URBANÍSTICA. DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE. AYTO DE MADRID.....	14
5	DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ADMINISTRACIÓN LOCAL Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. COMUNIDAD DE MADRID. ÁREA DE INFRAESTRUCTURA.....	14
6	DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ADMINISTRACIÓN LOCAL Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. COMUNIDAD DE MADRID. ÁREA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL.....	16
7	AYUNTAMIENTO DE ALCORCÓN	16
8	D.G. DE CARRETERAS Y TRANSPORTE. CONSEJERÍA DE FOMENTO. CASTILLA – LA MANCHA	17
9	CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL TAJO	18
10	OFICINA ESPAÑOLA DE CAMBIO CLIMÁTICO.....	19
11	MINISTERIO DE DEFENSA.....	19
12	SUBDIRECCIÓN GENERAL DE RESIDUOS. DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD, EVALUACIÓN AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL. MAPAMA.....	19
13	SERVICIO DE POLÍTICA FORESTAL Y ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS. CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO RURAL. CASTILLA – LA MANCHA	20
14	VICECONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE. CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO RURAL. CASTILLA – LA MANCHA.....	20
15	SERVICIO DE POLÍTICA FORESTAL Y ESPACIOS NATURALES. DIRECCIÓN PROVINCIAL EN TOLEDO. CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO RURAL. CASTILLA – LA MANCHA	24
16	ÁREA DE VÍAS PECUARIAS. DIRECCIÓN GENERAL DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y ALIMENTACIÓN. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO	24
17	DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS. CONSEJERÍA DE TRANSPORTES., VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS. COMUNIDAD DE MADRID	26
	ANEXO 1: DOCUMENTO DE ALCANCE Y ALEGACIONES.....	27

0 JUSTIFICACIÓN Y OBJETO

Con objeto de solventar en una fase inicial las consultas previas a las administraciones públicas y personas interesadas, en los términos recogidos en el artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, modificada por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, se remitió al órgano ambiental, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural de Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico, (antiguo MITECO), el documento de inicio del “Anteproyecto de Adecuación, Reforma y Conservación del Corredor Oeste, Autovía A-5. p.k. 10,0 – 74,0”.

Resueltas las consultas realizadas, este órgano ambiental formula, mediante Resolución del 13 de julio de 2018, el documento de alcance para la evaluación ambiental del proyecto "ADECUACION, REFORMA Y CONSERVACION DE LA AUTOVIA A-5, DEL SUROESTE. TRAMO: P.K. 10+000 AL P.K. 74+000. TTMM. VARIOS (MADRID Y TOLEDO)".

En el presente documento analiza cómo se ha dado cumplimiento en el Estudio de Impacto Ambiental a dicho documento de alcance en el Estudio de Impacto Ambiental, habiéndose tenido en cuenta las respuestas e informes recibidos y que constituyeron la base del mismo, así como las extemporáneas que fueron remitidas al órgano sustantivo para su consideración.

1 DOCUMENTO DE ALCANCE

A continuación se da respuesta a cada una de las consideraciones recogidas en el documento de alcance (en cursiva) en relación a su justificación y traslado al estudio de impacto ambiental y/o anteproyecto.

1. Justificación y objeto del proyecto

Se deberá justificar adecuadamente la necesidad de ejecución del proyecto, indicando los objetivos que se persiguen con la puesta en marcha de las actuaciones proyectadas.

El objetivo y necesidad de ejecución de las actuaciones recogidas en el Anteproyecto están recogidos las Órdenes de Estudio emitidas para la redacción del mismo. Así, la redacción del Anteproyecto responde al cumplimiento del objetivo recogido en la Orden de Estudio, que es la “definición de las actuaciones más convenientes para la adecuación, reforma y conservación del tramo en estudio, con el fin de equipararlo, en la medida de lo razonablemente asumible, a los niveles de seguridad y servicio propios de la AV-120”.

En cualquier caso, el Estudio de Impacto Ambiental (EsIA en adelante) incluye la justificación y el objeto del proyecto de manera detallada. Además, se incluye una propuesta de tramitación de las actuaciones, así como su valoración, de manera que se garantice su viabilidad funcional y de ejecución.

2. Alternativas a considerar

Se deberá plantear un estudio de alternativas, técnica y económicamente viables, incluyendo la alternativa 0, o de no actuación, y una justificación de las principales razones de la solución adoptada, teniendo en cuenta los efectos ambientales.

El promotor indica que, dadas las características del proyecto, consistente en la adecuación y remodelación de la autovía A-5 ya existente, no se plantean alternativas, llevándose a cabo la mayor parte de las actuaciones proyectadas en el dominio viario y en zona de expropiación. A este respecto el Ayuntamiento de Alcorcón, expone que con este proyecto no solo se debería garantizar la mejora de la conectividad y circulación de vehículos, sino que se debería dar también un impulso a políticas de movilidad sostenible. Por ello, cree que el promotor debería considerar la posibilidad de estudiar alternativas de fomento del transporte público, que puedan conducir a una reducción del flujo de vehículos, mejorando tanto la movilidad como los parámetros ambientales de calidad del aire y ruido, todo ello en colaboración con la Comunidad de Madrid y los Ayuntamientos implicados. Asimismo, indica que debería estudiar la posible y futura funcionalidad de las vías afectadas (M-40, M-50 y M-506) que podría influir en el trazado y características definitivas de la remodelación a ejecutar. Sugiere también, que el análisis de alternativas debería incluir un escenario en el que se proponga un cambio del modelo de movilidad convencional existente en la actualidad, a un modelo donde se puedan diseñar carriles específicos para el transporte público en autobús, carriles prioritarios para vehículos con alta ocupación, carriles reversibles según la ocupación de cada sentido, diseño de nodos de interconexión y sus respectivos accesos entre distintos sistemas de transportes públicos, análisis pormenorizado de la movilidad de los distintos municipios involucrados, procurando su conexión con carriles bici en los arcenes de las vías de servicio, etc.

Como se ha comentado, la redacción de este Anteproyecto responde al cumplimiento del objetivo recogido en la Orden de Estudio, que es la “Definición de las actuaciones más convenientes para la adecuación, reforma y conservación del tramo en estudio, con el fin de equipararlo, en la medida de lo razonablemente asumible, a los niveles de seguridad y servicio propios de la AV-120”.

Para la definición de estas actuaciones, la Orden relaciona como antecedentes otros proyectos de trazado y construcción redactados con anterioridad, entre los que destaca el Anteproyecto de “Adecuación, reforma y conservación del Corredor Oeste. Autovía A-5, tramo: Madrid- Badajoz”, de clave AO-E-208. En éste, se engloban las actuaciones consideradas de mejora, en los siguientes apartados: firmes y pavimentos, pasos de mediana, reordenación de accesos, seguridad vial, drenaje, señalización, balizamiento y sistemas de contención, iluminación y servicios afectados, así como las medidas de protección del impacto acústico e integración ambiental, a las indica también que se pueden incorporar otras, debidamente justificadas, acordes con las directrices incluidas en la Orden de Estudio.

Por otro lado, se proponen las actuaciones de aumento de capacidad, proyectando un tercer carril desde el inicio del proyecto hasta el p.k. 40,800 aproximadamente de la autovía existente. Esta actuación debe realizarse a continuación de los carriles existentes, no pudiendo plantearse un tercer carril alejado de la carretera. Dadas las particularidades de esta actuación, ligada espacialmente a la autovía actual, no tiene cabida el planteamiento de distintas alternativas. Además, en su último tramo, desde el p.k. 33,000, este carril adicional se proyecta por el interior, aprovechando la plataforma existente, reduciendo así las afecciones en materia de tierras y ocupación. En este caso, cualquier otra alternativa sería más desfavorable.

En cuanto a la ampliación de capacidad de las vías de servicio existentes o aquellas de nueva creación, actuaciones de nuevo justificadas por el estudio de tráfico, se ha seguido como premisa la minimización de la ocupación, acercando el trazado de las mismas al tronco de la autovía en la medida de lo posible, siempre que se garantice el cumplimiento de la Norma de Trazado. En este caso, tampoco se han considerado otras alternativas ya que el corredor por el que discurren estas vías en la mayoría de los casos es ya existente, y cualquier otro supondría alejarse de la reserva viaria del tronco de la autovía A-5, conllevando más afecciones a propiedades colindantes, ya que el ámbito de estudio es preferentemente urbano.

Tampoco se consideran como alternativas la utilización de otros itinerarios alternativos por los viales existentes puesto que generaría problemas adicionales de tráfico y generación de contaminación, que son los que se resuelven ampliando la capacidad de la autovía existente.

El aumento de la capacidad en cuanto a las vías laterales o de servicio influye positivamente en el transporte colectivo que actualmente discurre por estas vías que, con esta ampliación, minimiza su interferencia con el tráfico privado, que circula mayoritariamente por las calzadas centrales.

Además, en relación a esta materia, se ha propuesto la renovación de las paradas existentes, en coordinación con el Consorcio Regional de Transporte, adaptándolas en cuanto a dimensiones y señalización, en la medida de lo posible, a la normativa actual, e incluso reubicando aquellas que no cumplían las medidas de seguridad vial. Ambas mejoras se consideran como condicionantes para promover el uso del transporte público en el ámbito de estudio.

También se han planteado nuevas pasarelas peatonales, para minimizar el efecto barrera que la autovía existente genera en los términos municipales por los que atraviesa, u otras medidas como aceras en las estructuras ampliadas o de nueva construcción.

Tal y como se ha comentado anteriormente, entre los objetivos del Anteproyecto se encuentra la resolución de los grandes atascos que soporta la autovía A-5, principalmente a la entrada al área metropolitana, en la conexión con la M-40, que se corresponde con el inicio del proyecto.

Tras el estudio de tráfico realizado, se comprueba que el aumento del número de carriles en el tronco de la autovía no resulta suficiente para la mejora del nivel de servicio. Las colas principales que se observan, que alcanzan hasta el Enlace Alcorcón Parque Oeste, en el P.K. 15, vienen generadas por el ramal de salida de la autovía A-5 hacia la M-40 Sur, A-5/R, de los vehículos que no pueden entrar por estar congestionada la propia M-40.

Por ello, se planean nuevas actuaciones en el propio ramal de conexión (A-5/R) con la M-40, que sale desde el Enlace de San José de Valderas, mediante la pérdida de los dos carriles interiores del tronco de la autovía, en el P.K. 12 aproximadamente, hasta el Enlace del Barrio de la Fortuna, que corresponde con la Salida 30 de la M-40, sentido Sur.

Estas actuaciones no sólo consiguen la reducción del Nivel de Servicio en el tronco de la autovía A-5, sino también una reducción de las colas, quedándose próximas al Enlace de Alcorcón Centro, aproximadamente en el P.K.14,5. Además, se consigue dar mayor fluidez al tráfico que proviene de la M-40, de Norte a Sur, desde el tramo que pasa bajo la Autovía A-5, hasta la Salida 30 de la M-40, por la que se accede al Barrio de la Fortuna.

En este caso, las actuaciones asociadas al entorno de la M-40 se consideran una alternativa de trazado a las estudiadas y analizadas en el estudio de tráfico.

En la Orden de Estudio también se relacionan otros proyectos previos con los que se tenía que coordinar la solución. Estos proyectos se redactaron a nivel de Proyecto de Trazado y Proyectos de Construcción, con lo que las soluciones contempladas corresponden a la mejor solución de un análisis de alternativas previo. Además, cada uno de ellos, ha tenido una tramitación ambiental, que se indican en la siguiente tabla.

CLAVE	TITULO	ESTADO DE TRAMITACIÓN	FECHA	BOE
47-M-12370	Proyecto de trazado Plataformas reservadas para el transporte público y vías de servicio Madrid – Móstoles	Emitida D.I.A.	27-ene-09	16-feb-09
		Aprobado el expediente de Información Pública y definitivamente el Proyecto de Trazado	08-jun-06	24-jun-09
39-M-12320	Proyecto de construcción de vía de servicio en la A-5 del p.k. 24+100 al 27+500 M.I.	Se inicia el trámite ambiental	mar-06	
		Se obtiene respuesta de M.M.A.	abr-07	
39-M-12330	Proyecto de construcción de vía de servicio en la A-5 del p.k. 27+500 al 31+400 M.I.	Se inicia el trámite ambiental	19-ene-07	
		Se obtiene respuesta de M.M.A.	01-jun-07	
		Se inicia el trámite ambiental	19-ene-07	

CLAVE	TITULO	ESTADO DE TRAMITACIÓN	FECHA	BOE
39-M-12340	Proyecto de construcción de vía de servicio en la A-5 del p.k.31+400 al 36+000 M.I.	Se obtiene respuesta de M.M.A.	01-jun-07	
33-M-8640	Proyecto de construcción de vía de servicio en la A-5 del p.k. 24+100 al 27+800 M.D.	Se inicia el trámite ambiental	dic-08	
		Se obtiene respuesta de M.M.A.	sep-09	
39-M-12400	Proyecto de construcción de vía de servicio de la Autovía A-5 del p.k. 27+800 al p.k. 37+200 M.D.	Se inicia el trámite ambiental	dic-08	
		Se obtiene respuesta de M.M.A.	sep-09	

Desde el punto de vista de trazado, se ha partido de la premisa de minimizar la ocupación, por lo que las vías laterales se proyectan lo más próximas al tronco y aprovechando el trazado existente, en la medida de lo posible. En los tramos en los que ha sido viable, principalmente en el término municipal de Toledo, se ha ampliado la plataforma por mediana, reduciendo de nuevo las afecciones en cuanto a tierras y ocupación, entre otras. En este caso, no se ha planteado ninguna alternativa, ya que cualquier otra sería más desfavorable, también desde el punto de vista medioambiental.

En este último tramo del proyecto, también se han suprimido varias de las estructuras que se planteaban por enlace, suponiendo una gran reducción tanto de costes como afecciones al entorno. En este caso, los propios proyectos suponen la alternativa, más desfavorable, a la solución incluida en el Anteproyecto.

Por todas las razones descritas anteriormente, se considera que el trazado es el óptimo tanto desde el punto de vista funcional como medioambientalmente.

En cuanto al planteamiento de la alternativa 0, que se correspondería con el mantenimiento de la situación actual, tendría como principal ventaja el no consumo de recursos para su ejecución, y por tanto ningún coste, pero plantea muchas desventajas como son, desde el punto de vista socioeconómico, que impide el desarrollo regional y de movilidad, aumentando en cambio, la saturación, retenciones y mayor congestión de tráfico, así como pérdidas de tiempo a los usuarios. Además, se incrementaría el riesgo de accidentes, ya que la infraestructura no cumple en la actualidad los parámetros de la normativa vigente, y tampoco se resolvería el problema de la capacidad, con lo que no se estarían cumpliendo los objetivos básicos del proyecto.

En referencia a la propuesta de impulso a políticas de movilidad sostenible y la consideración de la posibilidad de estudiar alternativas de fomento del transporte público, que puedan conducir a una reducción del flujo de vehículos, mejorando tanto la movilidad como los parámetros ambientales de calidad del aire y ruido se indica que el proyecto incluye, no sólo la ampliación de la capacidad de la autovía, sino también la ampliación de carriles en las márgenes, tanto de las vías de servicio laterales existentes, como la creación de nuevas. Se considera que la solución adoptada influye positivamente en el transporte colectivo que actualmente discurre por estas vías que, con esta ampliación, se minimiza su interferencia con el tráfico privado.

Además, se ha propuesto la renovación de las paradas existentes, en coordinación con el Consorcio Regional de Transporte, adaptándolas en cuanto a dimensiones y señalización, en la medida de lo

posible, a la normativa actual, e incluso reubicando aquellas que no cumplían las medidas de seguridad vial.

Ambas mejoras se consideran esenciales para promover el uso del transporte público en el ámbito de estudio.

También se han planteado nuevas pasarelas peatonales, para minimizar el efecto barrera que la autovía existente genera en los términos municipales por los que atraviesa, además de otras medidas como aceras en las estructuras ampliadas o de nueva construcción.

3. Descripción de las actuaciones.

Deberá realizarse la descripción precisa de todas las actuaciones proyectadas y de las infraestructuras necesarias que componen cada una de las alternativas estudiadas. Se describirán las acciones que componen el proyecto y que serán susceptibles de generar impactos en el lugar de actuación y en sus proximidades. También deberán describirse con detalle las zonas auxiliares de obra, así como las de préstamo y vertedero, en su caso.

El Ayuntamiento de Madrid remarca que, en el EsIA, se deberán describir de forma precisa y detallada todas las actuaciones proyectadas en su municipio (no incluidas en el documento inicial), señalando por puntos kilométricos el origen del proyecto, la localización exacta del tercer carril, de las vías de servicio, de los enlaces y de los taludes generados. También se describirán los materiales a utilizar, la delimitación y cuantificación del suelo a ocupar y de otros recursos naturales, cuya eliminación o afectación será necesaria para la ejecución del proyecto.

En el documento de inicio, no se incluía el término municipal de Madrid, ya que el tramo del proyecto se englobaba entre los p.k. 10+000, cruce con la autovía M-40, al 74+000 aproximadamente de la Autovía A-5, del suroeste. Por los condicionantes del trazado, se adelanta el inicio del proyecto al p.k. 9+000, punto en el que se continúa la vía de servicio existente, y se amplía a dos carriles. Esto permite a los autobuses circular por esta vía, sin tener que compartir una misma plataforma. El trazado se proyecta con los puntos kilométricos al origen del proyecto, pero también se indica su correspondencia con los hitos kilométricos de la autovía existente.

Tanto en el Anteproyecto como en su estudio de impacto ambiental, se describe y valora de forma detallada todas las actuaciones propuestas: geometría de la plataforma, taludes planteados, y datos de trazado de todos los elementos proyectados: enlaces, tercer carril y vías laterales

Al cambiar el origen del proyecto, el Anteproyecto ya incluye el término de Madrid, analizando el planeamiento urbanístico vigente y las afecciones del trazado en el mismo.

4. Efectos ambientales más significativos. Estudios necesarios para su evaluación.

El estudio de impacto ambiental deberá incluir un inventario y una caracterización de los elementos del medio previa a la fase de construcción. Este inventario tendrá en cuenta todos los elementos susceptibles de verse afectados por el proyecto que permita el posterior análisis de todos los impactos que se produzcan a tenor de estos trabajos. Deberá realizarse un inventario detallado de los elementos presentes en el área afectada por el proyecto y que a continuación se explican, así como los efectos ambientales más significativos que se puedan generar sobre ellos.

El EsiA incluye un inventario detallado de todos los elementos susceptibles de verse afectados por el proyecto (Inventario ambiental). Además, para los elementos más valiosos se han realizado estudios específicos con mayor nivel de detalle que se incluyen como apéndices (Red Natura, arbolado, fauna, paisaje, flora, etc.). Basándose en el inventario de los estudios realizados, en el apartado “Identificación, caracterización y valoración de impactos” se analizan los impactos potenciales sobre todos los elementos del medio, tanto para fase de construcción como para fase de explotación.

Se deberá incluir un inventario de todas las especies presentes en la zona, especificando el grado de protección de cada una de ellas en función de la Directiva 92/43/CEE, la Directiva 2009/147/CE, el Catálogo Español de Especies Amenazadas, el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla - La Mancha y el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres, y de Árboles Singulares de la Comunidad de Madrid.

El EsiA adjunta como Apéndice un Estudio de fauna en el que se ha llevado a cabo un inventario de las especies presentes en la zona atendiendo al grado de protección reflejado en las normativas y catálogos mencionados. Se adjuntan igualmente los apéndices de flora protegida y hábitats, un inventario de arbolado afectado y un estudio específico de afecciones sobre Red Natura 2000, donde se incluyen no solo las especies protegidas de fauna y flora, sino también de los hábitats de interés comunitario.

De igual manera, el EsiA deberá incluir un inventario de los hábitats de interés comunitario presentes, así como cartografía que los represente adecuadamente. A este respecto, la D. G. del Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, indica que en el ámbito de estudio, están presentes hábitats de interés comunitario tales como: 6220 () 'zonas subestépicas de gramíneas y anuales Thero-Brachypodietea', 5330 'Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos', 6430 'Megaforbios eutrofos hidrófilos', 92 AO 'Bosques de galería de Salix alba y Populus alba'; y 6420 'Prados húmedos mediterráneos de hierbas alta'.*

Se han cartografiado y considerado los hábitats de interés comunitarios presentes en el ámbito de proyecto, incluyendo los mencionados en este punto en el apéndice 8 “Estudio de flora protegida y hábitats” y en el plano “Red Natura 2000 y hábitats de interés comunitario”.

Este mismo órgano directivo, señala que la A-5 atraviesa el área crítica del águila imperial ibérica (Aquila adalberti) a su paso por la Comunidad de Madrid.

Se ha constatado que, actualmente, la Comunidad Autónoma de Madrid no tiene aprobado ningún plan de recuperación del águila imperial ibérica puesto que se encuentra en estado de tramitación. Únicamente se tiene un proyecto de Orden para su aprobación. Esta información se incluye en el apartado 2.4.1.1 del Apéndice de fauna y se tiene en cuenta para las medidas del apartado 4.2. del mismo apéndice.

Además, y en aras de favorecer la conservación de la especie se han tenido en cuenta las medidas aportadas en la Estrategia para la conservación del Águila imperial ibérica *Aquila adalberti* en España y Portugal del Ministerio para la Transición Ecológica.

También en relación con esta ave rapaz, catalogada como en peligro de extinción, la Dirección Provincial en Toledo de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Castilla - La Mancha, señala que, en la zona de influencia del proyecto, se han instalado en los últimos años 4

parejas, habiéndose detectado nidos a unas distancias de entre 400 y 1500 m a la autovía actual (entre los puntos kilométricos 53 y 64 aproximadamente). La realización de las obras puede afectar negativamente a la reproducción de las mencionadas parejas, si se producen los trabajos durante la época de cría (marzo- julio) en zonas próximas a los nidos.

En el apartado 2.4.1.2 del Estudio de fauna del EsiA se ha tenido en cuenta además de la zonificación del Plan de recuperación de esta especie en la Comunidad de Castilla-La Mancha, la valoración del impacto sobre la especie. Consecuentemente, se han propuesto las medidas correspondientes en el apartado 4.1.1 “Restricciones de las actividades de las obras del mismo documento.

De igual manera, la Dirección Provincial indica que se deberá tener en consideración que la zona de influencia del proyecto tiene especial interés para la avifauna esteparia por poseer un hábitat adecuado para estas especies.

Durante el trabajo de campo realizado se han tenido en cuenta estas especies realizando cuatro transectos lineales en las zonas esteparias para la localización de posibles ejemplares (recogido en el apartado 2.5 del Estudio de fauna del EsiA). A partir de estos datos y los obtenidos en la fase de gabinete, se han propuesto las correspondientes medidas anticolidión de avifauna (apartado 4.1.6 del apéndice 7) en tramos con presencia de especies esteparias.

El mismo organismo señala, que en la provincia de Toledo se ha localizado una población reproductora lince ibérico (Lynx pardinus), como resultado del actual proyecto de reintroducción de la especie y su posible futura expansión hacia el norte de la provincia.

Esta información se ha incluido en el apartado 2.4.2 del Estudio de fauna del EsiA y se ha tenido en cuenta para valorar el impacto del presente proyecto sobre esta especie, proponiendo pasos de fauna que aumenten la permeabilidad actual de la vía y favorezcan el desplazamiento seguro de la especie a la vez que minimizan el efecto barrera ya existente, al encontrarse actualmente la autovía en explotación.

Como solicita el Ayuntamiento de Madrid, deberá incluirse un inventario detallado de las zonas verdes y arbolado afectado directamente por el proyecto, indicando su precisa localización, número de ejemplares y demás características, que permitan conocer su estado, prestando especial atención a las zonas citadas en su informe.

El EsiA incluye el solicitado inventario en su apéndice 9 “Inventario de arbolado afectado”.

Espacios naturales protegidos. Red Natura 2000.

Deberán identificarse los espacios de la Red Natura 2000 del entorno, así como el resto de espacios naturales protegidos existentes, tanto de la Comunidad Autónoma de Madrid como en la de Castilla - La Mancha.

El EIA analiza todos los espacios protegidos y de interés localizados en el entorno del proyecto en ambas comunidades autónomas afectadas por el proyecto, Madrid y Castilla – La Mancha.

La posible afección sobre espacios de Red Natura 2000 son objeto de un estudio específico, el apéndice 3. Estudio de afección a Red Natura 2000 del EsiA.

Como señala la D. G. del Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, la infraestructura atraviesa el Parque Regional del Curso Medio del río Guadarrama y su entorno, y la ZEC "Cuenca del río Guadarrama" (ES3110005). Próximas al trazado, se identifican la ZEC "Cuenca de los ríos Alberche y Cofia" (ES3110007) y la ZEPA "Encinares del río Alberche y Cofia" (ES0000056).

Con respecto a la provincia de Toledo, el trazado se encuentra en las cercanías de las ZEC/ZEPA, "Sotos del río Alberche" (ES4250014), "Sierra de San Vicente y Valles del Tiétar y Alberche" (ES4250001), "Pinar de Almorox" (ES0000391) y de la ZEPA "Área Esteparia de la margen derecha del Guadarrama" (ES0000435).

En el apartado 1.5.11.3. "Red Natura 2000" del EsIA se analizan los espacios de Red Natura 2000 situados en el entorno del proyecto en ambas comunidades autónomas. Una vez analizada la situación general del proyecto con respecto a la Red Natura 2000, se traslada al apéndice 3. el estudio de afección a Red Natura 2000 del EsIA, donde se describen las principales características de los espacios de Red Natura potencialmente afectados, los valores que han motivado su inclusión en la Red Natura 2000 y se analizan los potenciales impactos sobre ellos.

En el plano "Análisis ambiental. Red Natura 2000 y hábitats de interés comunitario" se refleja la ubicación de los espacios Red Natura 2000 con respecto a las actuaciones del proyecto.

Paisaje.

Se analizará el paisaje del entorno de la actuación, así como la posible afección sobre el medio perceptual, tanto en la fase de obras como en la de explotación. Se deberán describir y cartografiar las unidades de paisaje establecidas, teniendo en cuenta sus elementos componentes y las condiciones de visibilidad, destacando las de mayor valor paisajístico. Se deberá valorar el paisaje en función de su calidad y fragilidad.

Se ha incluido la información solicitada sobre las unidades paisajísticas y la valoración del paisaje en el entorno del proyecto en los apartados 1.5.12 y 1.6.3.14 de inventario y valoración de impactos sobre el paisaje correspondientes, así como un Estudio de Integración Paisajística en el apéndice 4 Estudio de Integración paisajística

Se tendrán en cuenta las recomendaciones realizadas por la D. G. de Planificación Territorial y Sostenibilidad de la Consejería de Fomento de Castilla - La Mancha, en materia de paisaje, dando cumplimiento al Convenio Europeo de Paisaje, ratificado por España el 26 de noviembre de 2007, y a la Estrategia Territorial Europea.

Pese a no tener constancia de dichas recomendaciones; el EsIA incluye un Estudio de Integración Paisajística en el que se considera lo determinado por el Convenio Europeo de Paisaje, así como la normativa aplicable, tal y como se expone en el apartado 1.6.3.14 y Apéndice 4 Estudio de integración paisajística del EsIA.

Geomorfología y suelos.

Se realizará un análisis de la geomorfología y medio edáfico de la zona de actuación, así como de las posibles repercusiones sobre el mismo. Se deberán inventariar y cartografiar los tipos de suelo, con

referencia a sus características ecológicas y productivas; se localizarán cartográficamente, en su caso, los de mayor valor.

Se deberá valorar pormenorizadamente el movimiento de tierras previsto.

En el apartado 1.6.3.4. Impactos sobre la geología y geomorfología se han evaluado y detallado lo requerido en relación con la geomorfología y suelos y los movimientos de tierras.

Residuos.

Como indica la S. G. de Residuos del Ministerio para la Transición Ecológica, este proyecto supone un foco de generación importante de residuos de construcción y demolición (RCD). La documentación presentada por el promotor no identifica ni sus tipos ni sus cantidades, hecho que también ha expuesto la D.G. del Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid.

En el apartado "Estimación de tipos y cantidades de residuos" del EsIA se recoge una identificación según el código LER (Lista Europea de Residuos) y una estimación de cantidades de los residuos susceptibles de ser generados por las actuaciones.

La ya citada Subdirección General de Residuos, informa que al proyecto le son de aplicación tanto la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados como el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición (también reseñado en el informe del Ayuntamiento de Alcorcón). La primera de las normas establece que todos los RCD sean gestionados adecuadamente, por gestor autorizado. El Real Decreto 105/2008, establece las obligaciones que debe cumplir el promotor de la obra, entre las que destacamos que el proyecto deberá incluir un Estudio de Gestión de los RCD.

En el apartado "Estimación de tipos y cantidades de residuos" del EsIA se considera la legislación sectorial de residuos. El Estudio de gestión de RCD será objeto de los proyectos constructivos.

En relación con lo expuesto anteriormente, indicar que el EsIA deberá contener, al menos, información sobre:

- Tipos y volúmenes de los residuos que se prevé generar. Para ello, puede ser necesario caracterizarlos, para saber si contienen sustancias peligrosas o no. Asimismo, hay que tener en cuenta el esponjamiento de las tierras excavadas.
- Las medidas para la separación de residuos en obra.
- Actividades de gestión a realizar por gestores autorizados para dichos residuos.
- Medidas para separar de forma individualizada las siguientes fracciones de RCD, cuando se superen la cantidad indicada en el artículo 5.5 del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero: hormigón; ladrillos; tejas y cerámicos; metal; madera; vidrio; plástico; papel y cartón y residuos peligrosos.

En los apartados del EsIA relativos a residuos (1.4.5. Estimación de tipos y cantidades de residuos, 1.6.3.20. Impactos derivados de la generación de residuos, 1.7.7. Medidas de protección geológica y geomorfológica, 1.7.9.2.5. Tratamiento y gestión de residuos) se incluyen las cantidades estimadas de

los residuos (volumen y peso), las medidas generales para la separación y recogida selectiva de residuos en obra y las operaciones de valorización propuestas según el Anexo II de la Ley 22/2011 de residuos y suelos contaminados.

Se recomienda realizar un análisis de las cantidades de residuos generados en los movimientos de tierras y no reutilizados en la propia obra para valorar su posible uso, entre otros, en otras obras, o como material de relleno en zonas mineras.

El balance de tierras incluyendo este análisis (excavaciones, necesidad de rellenos con materiales de excavación, canteas o préstamo y excedentes de tierras) se recoge en el Apéndice 5 Estudio de préstamo y vertederos del EslA.

Por otra parte, se tendrán en cuenta las recomendaciones de la D. G. de Planificación Territorial y Sostenibilidad de la Consejería de Fomento del Gobierno de Castilla- La Mancha, que en cuanto a los materiales a utilizar en fase de ejecución, indica que, siempre que sea técnica y económicamente viable: se estudiará en lo posible su idoneidad teniendo en cuenta el ciclo de vida del producto, usando los de mayor vida útil; se aprovechará el suelo existente; se emplearán materiales absorbentes de gases contaminantes y se usarán residuos, subproductos y reciclaje "in situ". También expone que se deberá realizar un tratamiento adecuado de las grasas antes del vertido de la red de drenaje al terreno. Informar también, que la D. G. de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, realiza observaciones en este mismo sentido.

Pese a no tener constancia de dichas recomendaciones, se estima que estos requisitos deberán ser tenidos en cuenta en los pliegos para la redacción de los proyectos constructivos en fases posteriores.

Hidrología.

Se tendrán en cuenta todas las sugerencias contenidas en el informe elaborado por la Confederación Hidrográfica del Tajo, en el ámbito de sus competencias, a la hora de realizar el inventario y análisis de repercusiones sobre la hidrología del entorno.

El EslA, en los epígrafes temáticos de hidrología atiende las sugerencias del mencionado Informe de la Confederación Hidrográfica del Tajo. Adicionalmente, en este Apéndice 1 se responden particularmente a dichas sugerencias particularmente.

De igual manera, se tendrán en consideración lo informado por la D. G. del Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, indicando que la infraestructura viaria cruza, además de los cursos de agua que se citan en el documento inicial aportado por el promotor, los siguientes: el arroyo de El Soto, arroyo de La Solana, arroyo de la Fuente del Sapo y otros de menor entidad, pudiéndose afectar también al arroyo Fuente Juncal.

El EslA ha contemplado los cauces interceptados por el trazado conforme a la base de datos de la C.H. del Tajo y en su nomenclatura oficial. De este modo, se estima que diferentes organismos pueden denominar de modo diferente al mismo cauce; bien sea por un encauzamiento histórico u otras razones.

Atmósfera. Calidad del aire y ruido.

Se deberá realizar un estudio acústico en función de la normativa vigente en materia de ruido, tanto en la fase de obras del proyecto, como en la fase de explotación, teniendo en cuenta la proximidad a zonas urbanas o residenciales.

En el apéndice 2 Estudio de ruido del EslA, se incluye un estudio de afección acústica conforme a la legislación vigente.

En particular, y a petición del Ayuntamiento de Madrid, deberá realizarse un estudio acústico con mediciones de los niveles sonoros preoperacionales que permita su posterior comparación con los niveles previstos en fase de explotación.

En el apartado 4.3 "Campaña de medidas acústicas" del Estudio de ruido, se define la realización cuatro mediciones de larga duración ubicadas en edificaciones cercanas a la infraestructura donde se ha considerado que la principal fuente sonora es la A-5.

Se cuantificará la población previsiblemente afectada, como consecuencia del acercamiento de la vía.

Se considera que cuantificar la población afectada como consecuencia del ruido no forma parte del alcance del Estudio de Impacto Ambiental, sino que forma parte del Mapa Estratégico del Ruido.

La predicción de los niveles sonoros postoperacionales deberá tener en cuenta la intensidad del tráfico, el porcentaje de vehículos pesados, la modificación de la velocidad de circulación, la altura de las edificaciones y la escasa distancia entre éstas y la vía. Se deberán analizar en detalle las afecciones acústicas en los puntos sensibles del trazado, con objeto de garantizar el cumplimiento de los límites sonoros legalmente establecidos. En este sentido, se deberá valorar, el aumento de la afección acústica con la realización de las actuaciones en el entorno del cruce de la autovía M-40 con la A-5.

Se ha llevado a cabo el análisis mencionado. En lo relativo a la altura de las edificaciones, la tabla A del Anexo II del Real Decreto 1367/2007, de aplicación al presente estudio, establece que los objetivos de calidad acústica están referenciados a una altura de 4 m, altura para la cual se ha hecho la comprobación de su cumplimiento.

Por otra parte, también deberán tenerse en consideración las indicaciones del Ayuntamiento de Alcorcón, que, en su Mapa Estratégico de Ruido, ha identificado la A-5 como la vía de mayor impacto acústico en el municipio. Este Ayuntamiento informa, además, de la existencia de quejas vecinales continuas por el ruido de esta autovía.

El Apéndice 2 Estudio de ruido del EslA contempla la instalación de asfalto fonoreductor tanto en el tronco de la A-5 como en resto de los enlaces de conexión. Gracias a esta medida los niveles de ruido en el Campus de Alcorcón y Hospital Universitario Fundación Alcorcón se verán mitigados. Para aquellas edificaciones donde los niveles de ruido sigan sin cumplir los objetivos de calidad acústica como son la Avenida Bellas Vistas, la Avenida Móstoles y la zona próxima al Centro De Inclusión Y Oportunidades Padre Zurita se propone la instalación de pantallas acústicas.

En cuanto al ruido de obra, se ha previsto la instalación de pantallas acústicas en fase de obra en la zona residencial de la Avenida Bellas Vistas, que es la zona del municipio más cercana a las actuaciones previstas.

La D. G. de Carreteras y Transportes de Castilla-La Mancha, informa que el EsIA a elaborar, deberá presentar un estudio de afecciones acústicas sobre las carreteras de titularidad autonómica en el entorno del cruce con la autovía A-5.

En el Estudio de ruido (apéndice 2) del EsIA se han considerado el entorno de aquellas carreteras de mayor entidad.

Igualmente, se estudiarán las afecciones sobre la calidad del aire derivadas del incremento en las emisiones esperables, tanto en fase de obras como de explotación.

En el apartado 1.6.3.1 Impactos sobre la calidad del aire y cambio climático del EsIA se realiza el correspondiente análisis sobre las emisiones derivadas el proyecto en fase de construcción y explotación requeridas.

Cambio climático.

Se realizará un estudio de los efectos del proyecto sobre el cambio climático. La Oficina Española del Cambio Climático (OECC) indica que no se ha considerado ninguna variable de cambio climático en la documentación aportada, ni las proyecciones climáticas de las condiciones previstas y establecidas por la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) para el área afectada que, en este caso y por la longitud del trazado, sí es posible que incidan sobre los aspectos hidrológicos ambientales de acuerdo con el documento de la Estrategia Europea de Adaptación al Cambio Climático.

Asimismo, informa que no se han calculado los consumos propuestos de las unidades de obra, detalladas en los Pliegos Generales Técnicos de Carreteras.

La citada oficina sugiere también, que el EsIA se complete incluyendo el cálculo de la huella de Carbono de la autovía, para las obras asociadas a este proyecto.

En los correspondientes apartados 1.5.4 Cambio climático y 1.6.3.1 impactos sobre la calidad del aire y cambio climático del EsIA se analizan las variables relacionadas con cambio climático, así como la estimación de las emisiones derivadas la construcción y explotación del proyecto, así como su huella de carbono requeridas por la OECC.

Asimismo, en el apartado 1.7.4 Medidas de adaptación al cambio climático del EsIA se proponen una serie de medidas recomendadas por le CEDEX en su documento Necesidades de adaptación al cambio climático de la red troncal de infraestructura de transporte en España a tener en cuenta en el proyecto con las que incrementar la resiliencia de la infraestructura y minimizar los posibles efectos derivadas del cambio climático sobre la infraestructura.

Patrimonio cultural.

La D. G. de Patrimonio Cultural de la Consejería de Turismo y Deportes de la Comunidad de Madrid, informa de la afección a Bienes inventariados en el Catálogo Geográfico de Bienes Inmuebles del Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid, a saber: "Puente Carril Toledano", bien de interés patrimonial; "Trincheras Sur carretera de Extremadura", bien de interés patrimonial y yacimiento arqueológico documentado y "Mangigordo", área de dispersión de materiales arqueológicos.

El promotor deberá seguir las indicaciones del mencionado organismo respecto a la actuación arqueológica a realizar (estudio documental y prospección). Los resultados del estudio arqueológico global deberán contemplarse en el EsIA, y tenerse en cuenta para el planteamiento del proyecto definitivo, señalando las medidas correctoras tendentes a evitar afecciones sobre el patrimonio histórico.

En los apartados correspondientes a patrimonio del inventario e impactos del EsIA se incorpora la información derivada del Informe de prospección arqueológica solicitada donde se resumen la información requerida y se incluyen los elementos patrimoniales mencionados en esta alegación entre otros. Asimismo, se adjunta como apéndice 6 "Estudio de Patrimonio" la memoria de la prospección arqueológica donde se incorpora toda la información detallada, incluyendo la propuesta de medidas correctivas sobre los elementos patrimoniales identificados en todo el ámbito del proyecto.

Montes de utilidad pública y vías pecuarias.

Deberán inventariarse las vías pecuarias interceptadas por las actuaciones, así como los montes de utilidad pública, en su caso, detectándose los posibles impactos que sobre ellos se puedan producir.

En los apartados 1.5.11.5.3. Montes de Utilidad Pública y Montes Preservados y 1.5.14. Vías pecuarias del EsIA se incluye el inventario de los "montes de utilidad pública y las vías pecuarias del ámbito de estudio. Asimismo, en los apartados 1.6.3.10. Impacto sobre los espacios naturales de interés y 1.6.3.13. Impactos sobre las vías pecuarias se analiza el posible impacto sobre los mismos.

La Dirección Provincial en Toledo de la Consejería Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Castilla-La Mancha, informa que las actuaciones que afecten a vías pecuarias identificadas, deberán solicitar y obtener previamente su pertinente autorización, que en su caso establecerá el condicionado que proceda.

En el apartado correspondiente a medidas correctivas de vías pecuarias del EsIA se especifica, entre otras, la necesidad de solicitar y obtener la autorización pertinente ante la potencial afección a las vías pecuarias.

Por otra parte, se realizarán las correcciones oportunas en cuanto a la enumeración de las vías pecuarias, dados los errores detectados por la D. G. del Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid. Este mismo organismo señala para su consideración, que la carretera atraviesa monte preservado durante 175 m y linda con el Monte Consorciado 2016 "Dehesa de Mari Martín".

Se revisan los apartados correspondientes a vías pecuarias (tanto de inventario como de afección) del EsIA con la información actualizada sobre las vías pecuarias identificadas a lo largo del trazado y su potencial afección.

Respecto al monte Consorciado 2016 "Dehesa de Mari Martín" se añade al inventario del EsIA en si apartado 1.5.11.5.3 Montes de Utilidad Pública y Montes Preservados y a las ilustraciones correspondientes.

Planeamiento urbanístico.

Deberá analizarse la compatibilidad de las actuaciones previstas con el planeamiento urbanístico de todos los municipios afectados.

En particular, deberá tenerse en cuenta el informe del Ayuntamiento de Madrid, que señala ciertas incompatibilidades con los ámbitos APE 10.08-RP Colonia Militar Cuatro Vientos, UNS 04.07-RP Remate Sur Campamento y APR 10.01 La Medina. Asimismo, se reseña la previsión de este mismo Ayuntamiento de actuar en el tramo de la A-5 comprendido entre la Avenida de Portugal (Túnel) y Cuatro Vientos, para mejorar la seguridad vial y la permeabilidad peatonal, así como reducir la contaminación acústica. Habida cuenta de la colindancia de esta vía urbana con el tramo objeto de actuación, deberá analizarse la compatibilidad de ambos proyectos.

Por otra parte, según informa la D. G. del Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, además de no haberse tenido en cuenta el planeamiento urbanístico de la ciudad de Madrid, tampoco se ha considerado el de Arroyomolinos; en consecuencia, ambos deberán valorarse en el EsIA.

El Anejo 6 “Planeamiento y tráfico” del Anteproyecto incluye la información urbanística del ámbito estudiado. Además, en los apartados 1.5.18 y 1.6.3.18 del EsIA se analiza el planeamiento de todos los municipios afectados y la compatibilidad de las actuaciones previstas con el planeamiento vigente.

Infraestructuras.

Deberán describirse y localizarse las diversas infraestructuras que puedan resultar afectadas por la actuación, determinándose la incidencia sobre las mismas.

Como indica en su informe la D. G. de Infraestructura del Ministerio de Defensa, las actuaciones a realizar en el entamo del km 11 de la A-5, podrían afectar a la Zona Próxima de Seguridad de la base aérea de Cuatro Vientos (Madrid), lo que deberá ser tenido en cuenta en el planteamiento y ejecución del proyecto.

El Anteproyecto recoge una solución propuesta a la conexión de la zona de la Escuela de Transmisiones desde la glorieta existente de conexión con la M-406, a través de un paso superior, y la entrada a la autovía, desde la Escuela de Transmisiones, mediante otro paso superior sobre la actual línea de ferrocarril.

Por otra parte, se tendrán en consideración las carreteras mencionadas en el informe de la O. G. de Carreteras y Transportes de la Consejería de Fomento de Castilla - La Mancha, utilizando su correcta designación.

Se revisan los planos incluyendo las carreteras mencionadas en la presente alegación y utilizando su correcta designación.

Efecto barrera.

Según señala el Ayuntamiento de Alcorcón, las infraestructuras lineales provocan un efecto barrera en los municipios que atraviesan, dificultando el paso de personas, ciclistas e incluso vehículos. En el caso de Alcorcón se acentúa por la presencia de la línea de ferrocarril de Cercanías C-5.

Entre las nuevas actuaciones proyectadas en el inicio del tramo de estudio, entre la M-40 y el Enlace de San José de Valderas, se proyecta una nueva vía de servicio que cruza por encima de la línea de ferrocarril mediante dos pasos superiores, conectando con el entorno a la Escuela de Transmisiones.

Evaluación de riesgos.

El EsIA deberá incluir un análisis de riesgos ambientales de la actuación.

En el EsIA se incluye un Apéndice 11. Efectos ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto frente a accidentes graves y catástrofes, donde se analizan los riesgos ambientales que puede generar el proyecto.

5. Medidas correctoras.

Tal y como establece la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el EsIA debe incluir una propuesta con las medidas, tanto preventivas, como correctoras y compensatorias, en función de cada impacto detectado en la evaluación ambiental y generado por la ejecución y explotación del conjunto de las actuaciones del proyecto.

En el apartado 1.7 Propuesta de medidas preventivas y correctoras del EsIA se han incluido las medidas correspondientes a cada impacto detectado.

Como indica el Ayuntamiento de Madrid, estas medidas deberán diseñarse para las fases de obras y explotación, incluyendo un conjunto de indicadores que permitan verificar su eficacia. Deberán presupuestarse e incluirse en el proyecto de construcción como apartado específico.

Se han incorporado las medidas identificadas como necesarias para la fase de obra y explotación, estableciéndose así mismo, indicadores de seguimiento de las mismas en el Plan de Vigilancia Ambiental.

Las medidas preventivas, correctoras y compensatorias deberán quedar totalmente definidas y desarrolladas en el EsIA. A continuación, se recogen algunas de las medidas citadas por los consultados:

- El EsIA deberá incluir medidas específicas para la mitigación del efecto previsto de la actuación sobre el cambio climático.

En el apartado “Medidas de protección de la calidad del aire y mitigación del cambio climático” del EsIA se han incorporado las correspondientes medidas de mitigación al cambio climático tanto durante la fase de construcción como la de explotación del proyecto.

- Se tendrán en cuenta las observaciones realizadas en el informe de la Confederación Hidrográfica del Tajo en el ámbito de sus competencias.

El EsIA, en los epígrafes temáticos de hidrología atiende las sugerencias del mencionado Informe de la Confederación Hidrográfica del Tajo. Adicionalmente, en este Apéndice 1 se responden particularmente a dichas sugerencias particularmente.

- A petición del Ayuntamiento de Madrid, se hará especial hincapié en las actuaciones y medidas correctoras a adoptar para atenuar los niveles de ruido soportados por los vecinos de las viviendas de la "Colonia Dehesa del Príncipe" y la "Colonia Militar Cuatro Vientos. Se deberán incluir, además, las medidas previstas en fase de obra.

En el apartado “Medidas de protección contra el ruido” del EsIA se han propuesto medidas correctoras para esta zona tanto para la fase de explotación como para la fase de obra.

- Como indica el Ayuntamiento de Alcorcón, deben implementarse medidas correctoras adecuadas, tanto en fase de obras como de explotación para la corrección de los niveles acústicos en los puntos de mayor impacto detectados (instalación de pantallas acústicas en determinadas zonas, uso en esas zonas de pavimentos de bajo nivel de emisión acústica, limitación de velocidad vehículos, ...). Igualmente, se estudiarán las medidas para mitigar afecciones sobre la calidad del aire derivadas del incremento en las emisiones esperables, tanto en fase de obras como de explotación.

En el apartado “Medidas de protección contra el ruido” del EsIA se han propuesto medidas correctoras para esta zona tanto para la fase de explotación como para la fase de obra. Asimismo, en el apartado 1.7.3 Medidas de protección de la calidad del aire, se han propuesto las correspondientes medidas correctoras de la calidad del aire.

De igual manera, el Ayuntamiento de Alcorcón indica que se deberá prestar una atención especial a los accesos peatonales, ciclistas y para vehículos, previstos en el proyecto con vistas a reducir en lo posible, el efecto barrera que genera esta infraestructura.

Se han reubicado y propuesto nuevas pasarelas de conexión coincidentes con las paradas de autobús, para la conexión de ambas márgenes de la autovía.

Teniendo en cuenta las recomendaciones de la D. G. de Planificación Territorial y Sostenibilidad de la Consejería de Fomento de Castilla - La Mancha, en la planificación del proyecto se deberán introducir criterios que permitan reducir el consumo de combustible y las emisiones de contaminantes asociadas.

Las actuaciones proyectadas tienen como finalidad principal la ampliación de capacidad del trazado existente, en el tronco de la autovía como en las vías laterales y de servicio, evitando los grandes atascos que se producen, teniendo como consecuencia principal la reducción del consumo de combustible y emisiones contaminantes asociadas.

Como indica la Dirección Provincial en Toledo de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Castilla- La Mancha, la existencia de nidos de águila imperial ibérica deberá ser tenida en consideración en el desarrollo del proyecto, planificación y ubicación de zonas de préstamos, vertidos, acopios, etc. según lo establecido en el Plan de Recuperación para esta especie en Castilla - La Mancha (Decreto 275/2003). De acuerdo al mismo Plan, en los tramos situados a menos de 1 km de los territorios activos cada año. deberán evitarse los trabajos en periodo de cría, sin perjuicio de la posible aplicación de otras medidas necesarias. Los servicios provinciales deberán ser consultados de forma previa a los trabajos con suficiente medidas.

En el apéndice 5 Préstamos y vertederos se considera el Área Crítica Águila Imperial de Castilla – La Mancha como zona excluida a efectos de ubicación de ocupaciones adicionales de terrenos.

Aparte de la zonificación del Plan de recuperación de esta especie en la Comunidad de Castilla-La Mancha tenida en cuenta en el apartado 2.4.1.2 del apéndice 7 Estudio de fauna, se han incluido estos datos de nidificación en el apartado 2.6.1.2 del mismo apéndice.

En el apartado 3.2.1.2.1 del apéndice 7. Estudio de fauna se han valorado los impactos sobre la especie de acuerdo con los datos aportados por los servicios provinciales. Así, se han propuesto restricciones a las actividades de obra, en un radio de 1 km, alrededor de las zonas de nidificación. Esta medida está condicionada a la realización de un muestreo específico en fase de proyecto constructivo para delimitar los lugares actuales de nidificación de la especie.

De igual manera, expone que los pasos de fauna se deberán incorporar al proyecto y especificar la ubicación actual y las mejoras previstas en los mismos, teniendo en consideración la actual presencia en la provincia de Toledo, de una población reproductora de Lynx pardinus (lince ibérico) a resultados del actual proyecto de reintroducción de la especie, y su posible futura expansión hacia el norte de la provincia.

Se ha tenido en cuenta la actual expansión del linco en el apartado 2.4.2 del apéndice 7 Estudio de fauna para poder valorar el impacto del proyecto sobre la especie. Para conseguir una permeabilidad óptima para esta especie, se han seguido las Prescripciones Técnicas para el Diseño de Pasos de Fauna y Vallados Perimetrales del MITERD. Según lo evaluado en dicho documento, en vías en funcionamiento el linco ibérico puede utilizar pasos inferiores adaptados de dimensiones menores, llegando a utilizar pasos de 2x2m.

Sabiendo esto, se ha incluido en el apartado 4.1.7 “Medidas para la disminución del efecto barrera” del apéndice 7. Estudio de fauna, el listado de todas las obras de drenaje transversal, pasos inferiores y superiores y viaductos (con sus dimensiones y ubicación) que se van a adaptar para el paso de fauna, cumpliendo en la medida de lo posible, las Prescripciones Técnicas para el Diseño de Pasos de Fauna y Vallados Perimetrales del MITERD.

Esta información queda reflejada en el plano 5 de medidas, especificando para cada caso, el grupo de fauna para los que se adapta (grandes, medianos y pequeños mamíferos).

También señala que, en el diseño de las pantallas acústicas, deberá contemplarse el riesgo de colisión de las aves, debiendo construirse de modo que sean visibles para las mismas, evitando las transparentes.

Se han propuesto pantallas acústicas de tipología metálica, que serán visibles para las aves. De hecho, este tipo de pantalla además de ser utilizadas como pantallas acústicas pueden tener una función anticolidión para las aves, ya que suponen un obstáculo opaco que hace visible la infraestructura y evita el paso de las aves en trayectorias que interfieran directamente con los vehículos. consideración en el apartado 4.1.6 del apéndice 7 Estudio de fauna.

Se deberán seguir las directrices especificadas en los informes de los organismos competentes en materia de patrimonio cultural, montes de utilidad pública y vías pecuarias.

En el apartado de medidas de protección al patrimonio del EsIA se incorpora la información derivada del Estudio de Patrimonio (incluido como apéndice 6) al EsIA en relación con la propuesta de medidas correctoras sobre los elementos patrimoniales identificados en todo el ámbito del proyecto.

6. Contenido mínimo del programa de vigilancia ambiental.

El programa de vigilancia ambiental establecerá un sistema que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas, preventivas y correctoras, tanto durante la fase de construcción, como de explotación. Este programa atenderá la vigilancia durante la fase de obras y el seguimiento durante la fase de explotación del proyecto.

En el apartado 1.8. Programa de vigilancia ambiental del EsIA se incluye un programa de vigilancia ambiental que tiene por objeto garantizar la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras previstas, así como prevenir o corregir las posibles disfunciones con respecto a las medidas propuestas, o a la aparición de efectos ambientales no previstos.

7. Otras consideraciones.

Se recuerda que el artículo 35.f) de la Ley 21/2013 dispone que el EsiA debe incluir un resumen del estudio y conclusiones en términos fácilmente comprensibles. Los términos del contenido del documento de síntesis están también desarrollados en el anexo VI de dicha Ley.

El EsiA incluye, como Apéndice 12, el Documento de Síntesis elaborado conforme a la Ley 21/2013.

De conformidad con el artículo 16.1 de la Ley 21/2013, el EsiA deberá identificar a su autor o autores, indicando su titulación y, en su caso, profesión regulada. Además, deberá constar la fecha de conclusión y firma del autor.

En el apartado “Equipo redactor” del EsiA se incluyen los autores y titulaciones del equipo redactor según los aspectos analizados por cada uno.

Asimismo, a la presente Resolución, se acompaña copia de las contestaciones recibidas a las consultas realizadas, al objeto de que sean consideradas y que el EsiA refleje la forma en que se han tenido en cuenta. Las respuestas recibidas son las siguientes: D.G. de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura, Turismo y Deportes. Comunidad de Madrid; D.G. de Sostenibilidad y Control Ambiental. Medio Ambiente y Movilidad y D.G. de Planeamiento y Gestión Urbanística. Desarrollo Urbano Sostenible ambas del Ayuntamiento de Madrid; D.G. de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio. Comunidad de Madrid; D.G. de Carreteras y Transportes. Consejería de Fomento. Castilla-La Mancha; Confederación Hidrográfica del Tago (MAPAMA); Oficina Española de Defensa; S.G. de Residuos (MAPAMA); Dirección Provincial en Toledo. Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural. Junta de Castilla-La Mancha y D.G. de Planificación Territorial y Sostenibilidad. Consejería de Fomento. Castilla-La Mancha.

Una vez realizado el EsiA, deberá remitir al Órgano Sustantivo del proyecto, al menos una copia en soporte informático, en formato pdf, así como la cartografía descriptiva del proyecto utilizada en el estudio de impacto, en formato compatible con Arcgis.

Asimismo, se requiere, para la publicación de la declaración de impacto ambiental en el Boletín Oficial del Estado, la presentación de un croquis de localización del proyecto y sus alternativas, con los siguientes requisitos:

- Formato PDF.
- En una de sus esquinas superiores (derecha o izquierda) debe contener un pequeño marco con la ubicación del proyecto a pequeña escala (normalmente pequeño mapa provincial con capital y nombre provincia).
- Principales elementos del proyecto, representados de forma esquemática.
- Flecha de orientación del norte.
- Líneas de términos municipales, con nombre del término.
- Núcleos urbanos.
- Otros elementos que faciliten la orientación del lector (sólo cuando ayuden a localizar el proyecto: carreteras principales, ríos, embalses, línea de costa...).
- Evitar el empleo de copias escaneadas de mapas convencionales, de ortofotografías, u otros soportes que contengan una información prolija y que no sean reproducibles con la calidad requerida en el BOE.

2 D.G. DE PATRIMONIO CULTURAL. CONSEJERÍA DE CULTURA, TURISMO Y DEPORTES. COMUNIDAD DE MADRID

Se recibe Hoja Informativa para actuaciones arqueológicas para el proyecto que solicita:

Análisis documental: cartografía (Histórica, geológica, topográfica, de usos del suelo, de planeamiento vigente...), fotografía aérea, bibliografía, información oral, consulta del Catálogo Geográfico de Bienes Inmuebles del Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid y expedientes de actuación, así como cualquier otra información de carácter histórico-arqueológica en relación con la zona de actuación.

Prospección arqueológica de superficie de cobertura total con el fin de evidenciar posibles restos en superficie que puedan reforzar la localización de los yacimientos catalogados en esta zona.

En el estudio de impacto ambiental, en los apartados de inventario e impactos sobre el patrimonio, se adjunta la información de la Memoria de prospección arqueológica conforme a la Autorización de los trabajos (Nº de EXPEDIENTE: RES/0731/2018), con una prospección arqueológica Intensiva de un área de estudio de 50 m a cada lado del eje del trazado, así como el estudio de los elementos patrimoniales localizados en una banda de 150 m de cada lado del eje, atendiendo a su posible afección por parte de cualquier actuación contemplada en el Anteproyecto.

Asimismo, en el apartado de medidas se hace una propuesta de medidas correctoras de los impactos también propuestas en Memoria de prospección arqueológica, la cual se adjunta completa en el Apéndice 6 “Estudio de Patrimonio”.

3 DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL DEL ÁREA DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID

En relación con la descripción del proyecto

Descripción precisa y detallada de las actuaciones proyectadas en el municipio de Madrid, indicando por puntos kilométricos el origen del proyecto, la localización exacta del tercer carril, de las vías de servicio, de los enlaces y de los taludes generados.

En el Documento Inicial, no se incluía el término municipal de Madrid, ya que el tramo del proyecto se englobaba entre los p.k. 10+000, cruce con la autovía M-40, al 74+000 aproximadamente de la Autovía A-5, del suroeste. Por los condicionantes del trazado, se adelanta el inicio del proyecto al p.k. 9+000, punto en el que se continúa la vía de servicio existente, y se amplía a dos carriles. Esto permite a los autobuses circular por esta vía, sin tener que compartir una misma plataforma. El trazado se proyecta con los puntos kilométricos al origen del proyecto, pero también se indica su correspondencia con los hitos kilométricos de la autovía existente.

Tanto en el Anteproyecto como en su EIA, se describe y valora de forma detallada todas las actuaciones propuestas: geometría de la plataforma, taludes planteados, y datos de trazado de todos los elementos proyectados: enlaces, tercer carril y vías laterales

Descripción de los materiales a utilizar, delimitación y cuantificación del suelo a ocupar y de otros recursos naturales cuya eliminación o afectación se considere necesaria para la ejecución del proyecto

Dentro del apartado 1.6 Identificación, caracterización y valoración de los impactos, se incluye por cada aspecto potencialmente afectado, las ocupaciones, delimitaciones e impactos sobre los mismos.

En cuanto al consumo de recursos, en el apartado 1.4.4 Consumo de recursos naturales se especifican los consumos de agua, áridos, aceite, hormigón, plástico, acero y mezclas bituminosas necesarias para la ejecución del proyecto.

En relación con el inventario ambiental

Inventario detallado de las zonas verdes y arbolado afectado directamente por el proyecto, indicando su precisa localización, número de ejemplares, edad y demás características que permitan conocer su estado, prestando especial atención a las zonas anteriormente descritas.

En el apéndice 9 Inventario de arbolado afectado se han localizado las zonas arboladas afectadas directamente por la nueva superficie de ocupación de la infraestructura y se ha estimado, mediante fotointerpretación, el número y especie de ejemplares arbóreos afectados. En fases posteriores se realizará un inventario pie a pie, realizando la toma de datos dendrométricos (altura, diámetro) y otros datos de interés para poder valorar la viabilidad de los trasplantes o, en caso de tala, su compensación.

Planeamiento urbanístico vigente en el entono de ambas márgenes de la autovía.

El Anejo 6 “Planeamiento y tráfico” del Anteproyecto incluye la información urbanística del ámbito estudiado. Además, en los apartados 1.5.18 y 1.6.3.18 del EsIA se analiza el planeamiento de todos los municipios afectados y la compatibilidad de las actuaciones previstas con el planeamiento vigente a ambos lados de la autovía.

Estudio acústico con mediciones de los niveles sonoros preoperacionales que permita su posterior comparación con los niveles previstos en fase de explotación.

En el apartado 4.3 Campaña de medidas acústicas del apéndice 2 Estudio de ruido del EsIA, se define la realización cuatro mediciones de larga duración ubicadas en edificaciones cercanas a la infraestructura donde se ha considerado que la principal fuente sonora es la A-5.

Se cuantificará la población previsiblemente afectada, como consecuencia del acercamiento de la vía.

Se considera que cuantificar la población afectada como consecuencia del ruido no forma parte del alcance del Estudio de Impacto Ambiental, sino que forma parte del Mapa Estratégico del Ruido.

La identificación, cuantificación y valoración de impactos deberá considerar, al menos:

Impactos generados en fase de obras: ocupación de suelo, generación de taludes, ruido y vibraciones, contaminación atmosférica, generación y transporte de residuos, afecciones hidrológicas y riesgo de contaminación del suelo y de las aguas, entre otros.

En el apartado 1.6.1 Identificación, caracterización y valorización de los impactos, se incluye la identificación de los mismos, por casa aspecto ambiental potencialmente afectado.

Contaminación acústica y efectos sobre la población próxima al trazado como consecuencia de la aproximación de la vía. La predicción de los niveles sonoros postoperacionales deberá tener en cuenta la intensidad del tráfico, el porcentaje de vehículos pesados, la modificación de la velocidad de circulación, la altura de las edificaciones y la escasa distancia entre éstas y la vía.

Se considera que cuantificar la población afectada como consecuencia del ruido no forma parte del alcance del Estudio de Impacto Ambiental, sino que forma parte del Mapa Estratégico del Ruido.

Se deberán analizar en detalle las afecciones acústicas en los puntos sensibles del trazado, con objeto de adoptar las medidas para garantizar el cumplimiento de los límites sonoros legalmente establecidos para las distintas áreas receptoras a travessadas por el trazado.

Con fin de obtener un mayor grado de detalle se ha realizado el estudio de ruido (apéndice 2 del EsIA) calculando los niveles máximos en fachada en cada una de las edificaciones analizadas. Los criterios de colocación de los elementos de evaluación en edificios varían en dirección horizontal (es decir, a nivel de planta de un edificio) y en dirección vertical donde se tomará una altura con respecto al suelo de 4 metros.

Afección a zonas verdes y arbolado.

En el apéndice 9 Inventario de arbolado afectado se han localizado las zonas arboladas afectadas directamente por la nueva superficie de ocupación de la infraestructura y se ha estimado, mediante fotointerpretación, el número y especie de ejemplares arbóreos afectados. En fases posteriores se realizará un inventario pie a pie, realizando la toma de datos dendrométricos (altura, diámetro) y otros datos de interés para poder valorar la viabilidad de los trasplantes o, en caso de tala, su compensación.

Afecciones al planeamiento urbanístico

En los apartados 1.5.18 y 1.6.3.18 del EsIA se analiza el planeamiento de todos los municipios afectados y la compatibilidad de las actuaciones previstas con el planeamiento vigente.

Las medidas preventivas y correctoras y el Plan de Vigilancia Ambiental deberán diseñarse para las fases de obras y de explotación, incluyendo un conjunto de indicadores que permitan verificar su eficacia. Todas las medidas y controles ambientales deberán presupuestarse para su posterior inclusión (como apartado específico) en el proyecto de construcción.

En el apartado 1.7 Propuesta de Medidas preventivas y correctoras del EsIA se han incorporado las medidas correctoras generales identificadas como necesarias para la fase de obra y explotación, así como apartados específicos de las medidas más concretas según los impactos, estableciéndose así mismo, indicadores de seguimiento de las mismas en el Plan de Vigilancia Ambiental.

Todas las medidas y controles ambientales serán presupuestadas como apartado específico en el proyecto de construcción.

4 DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEAMIENTO Y GESTIÓN URBANÍSTICA. DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE. AYO DE MADRID

Los planos que contiene el Documento de Inicio recogen la actuación propuesta a escala 1:10.000. La propuesta definitiva incluya planos a mayor escala en planta y sección con la planta y sección con la superposición del planeamiento urbanístico vigente sobre el nuevo trazado.

Por último, en la documentación no consta la afección que este proyecto pudiera tener sobre el "Estudio de delimitación de tramo urbano y fijación de la línea límite de edificación (LLE) en el término municipal de Madrid", aprobado definitivamente el 10 de febrero de 2015 (BOE de 7 de abril de 2015), correspondiendo, al menos, aportar la corrección a la representación de las líneas límite de edificación (en el término municipal de Madrid) sobre la documentación gráfica en aplicación de la legislación de carreteras vigente.

En los apartados 1.5.18 y 1.6.3.18 del EsIA se analiza el planeamiento de todos los municipios afectados y la compatibilidad de las actuaciones previstas con el planeamiento vigente. Asimismo, el Anejo 6 "Planeamiento y tráfico" del Anteproyecto incluye la información urbanística del ámbito estudiado, con el grado de detalle esperable.

5 DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ADMINISTRACIÓN LOCAL Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. COMUNIDAD DE MADRID. ÁREA DE INFRAESTRUCTURA

Consideraciones generales

Dar prioridad a las alternativas de diseño y constructivas que generen menos residuos.

Considerar alternativas que contribuyan al ahorro en la utilización de recursos naturales incluyendo en los PPT siempre que sea técnicamente viable, la exigencia de un porcentaje mínimo de reutilización de árido reciclado.

Incluir en los procedimientos de adjudicación de contratos de obra cláusulas que permitan una mayor valoración de las ofertas que supongan menor generación de residuos o que utilicen productos procedentes de valorización de residuos por encima de lo exigido en el PPT del proyecto.

En fase de EIA es necesario que se garantice el establecimiento de medidas o condiciones para la prevención de la generación de residuos de construcción y demolición y la utilización de productos procedentes de reciclado o valorización.

Se considera que estas medidas deberán ser tenidas en cuenta por el promotor durante la fase de proyecto en los pliegos de prescripciones técnicas para la redacción y ejecución de los proyectos y considerando criterios en este sentido en los procesos de valoración de las ofertas más ventajosas durante la contratación pública tal como establece la Disposición adicional segunda del Real Decreto 105/2008.

Residuos de construcción y demolición (RCD) de nivel I

Los RCD de nivel I "suelos no contaminados excavados y otros materiales naturales excavados" se retirarán selectivamente y acopiarán por separado los materiales reutilizables. La cubierta vegetal se almacenará en cordones de pequeño volumen.

Con respecto a la utilización de materiales de préstamo constituidos por tierras y materiales pétreos de procedencia externa a la obra se estará a lo dispuesto en la Orden APM/1007/2017 de 10 de octubre.

Como se valora en el apartado 1.7.2.6 de Préstamos del EsIA y el correspondiente Apéndice 5 de Préstamos y vertederos, en el proyecto hay excedente de materiales, no siendo necesario la propuesta de préstamos, puesto que de la traza se pueden obtener todos los materiales para la ejecución de los rellenos, y solamente habría que traer de aportación suelos y materiales específicos para coronación y capas de firmes. Estos materiales tienen unas características específicas que son difíciles de encontrar en terrenos naturales de préstamo u otras obras, teniéndose que recurrir a yacimientos granulares y canteras que garanticen la aptitud de los materiales exigidos.

En el apartado 1.4.5 Estimación de tipos y cantidades de residuos del EsIA se incluye la posibilidad de destinar los excedentes de tierras a las operaciones recogidas en la Orden APM/1007/2017.

Requisitos que deben cumplir los materiales excavados

Para que resulte de aplicación la Orden APM/1007/2017 los residuos no peligrosos tal y como establece el artículo 2.1 consistirán en suelos no contaminados excavados y otros materiales naturales excavados procedentes de obras de construcción o demolición, tales como tierras, arcillas, limos, arenas, gravas o piedras, incluidas en el código LER (Lista Europea de Residuos) 17 05 04 que tienen la denominación de "materiales naturales excavados".

Además, se tendrá en cuenta que:

- Los materiales naturales excavados no se mezclarán con otros residuos distintos o con sustancias que puedan contaminarlos, tanto durante la ejecución de la excavación como durante las operaciones posteriores de clasificación y transporte hasta su entrega a la persona física o jurídica que llevará a cabo la valorización en el lugar que se vayan a utilizar.
- Los materiales naturales excavados deberán cumplir los requisitos establecidos en los Pliegos de Condiciones Técnicas del proyecto de las obras de destino. Asimismo, cumplirán las condiciones o requisitos que, en su caso, sean impuestas en las correspondientes autorizaciones administrativas.

Como se valora en el apartado de Préstamos del EsIA y el correspondiente anejo 5 de Préstamos y vertederos, la ejecución de las obras no requiere de la realización de excavaciones para la obtención de préstamos de materiales naturales excavados.

En el apartado "Estimación de tipos y cantidades de residuos" del EsIA se incluye la posibilidad de destinar los excedentes de tierras a las operaciones recogidas en la Orden APM/1007/2017

Obligaciones del productor o poseedor inicial de los materiales naturales excavados

El escrito presenta condiciones exigibles para los materiales excavados procedentes de obras distintas a las que se generaron o para los generados por el promotor del presente proyecto respecto a sus excedentes de materiales excavados cuando éstos se destinen a obras exteriores

En el apartado “Estimación de tipos y cantidades de residuos” del EsIA se incluye la posibilidad de destinar los excedentes de tierras a las operaciones recogidas en la Orden APM/1007/2017

Para la elaboración del documento de alcance del EsIA del proyecto de referencia, el informe incluye varias condiciones cuyo análisis considera de especial interés en relación a la obtención de préstamos de material natural constituido por tierras y material pétreo no contaminado.

Tal y como ya se ha indicado con anterioridad, la ejecución de las obras no requiere de la realización de excavaciones para la obtención de préstamos de materiales naturales excavados.

La reutilización de los RCD de nivel I en una obra distinta o en actividades de acondicionamiento o relleno, deberá acreditarse mediante los certificados acreditativos de la gestión de las tierras y materiales recibidos por parte de los titulares de la realización de estas obras, de los que el productor deberá disponer de la entrega en su destino final.

Finalmente, el informe enumera las obligaciones del titular del proyecto a fin de posibilitar el control del flujo de los materiales aportados en una obra distinta en actividades de acondicionamiento o relleno.

Se considera que estos requisitos deberán ser objeto de consideración en la redacción y ejecución de los proyectos constructivos por lo tanto en una fase más avanzada que la actual de Estudio de Impacto Ambiental.

Excedentes de tierras y materiales naturales excavados

Con respecto a los excedentes procedentes de la excavación, y conforme a la jerarquía establecida en la gestión de los residuos, se propone como primera vía su utilización en aquellas explotaciones mineras cuyos planes de Restauración del Espacio Afectado (PREN) permiten su restauración con tierras de procedencia externa que se localizan más próximas a la actuación proyectada.

Asimismo, para la gestión de las tierras sobrantes, se podrá recurrir a cualquiera de las empresas autorizadas por la Comunidad de Madrid para la realización de actividades de gestión de residuos de la construcción y demolición.

En el correspondiente Apéndice 5 de Préstamos y vertederos del EsIA, se ha incluido un listado de explotaciones mineras con PREN y gestores autorizados que tiene la alegación.

Se considera necesario que en el procedimiento de evaluación ambiental en curso se definan con mayor grado de detalle, las características técnicas y ambientales de los excedentes de tierras que se prevé generar, accesibilidad a los espacios degradados, capacidad restante y distancia a la obra y en función de dichas características realizar el pronunciamiento por el órgano ambiental competente de la utilización de los RCD de Nivel I.

El EsIA cuenta con un apéndice específico (5. Estudio de préstamos y vertederos) para analizar posibles destinos para alojar los excedentes de tierras. Se proponen tres destinos diferentes para las mismas.

- Canteras y graveras propuestas en este Apéndice 5 (apartado 3.1.) como óptimas para realizar la función de vertederos, al finalizar su actividad extractiva.
- Antiguas explotaciones cuyos Planes de Restauración del Espacio Afectado (PREN) permiten su restauración con tierras de procedencia externa.

- Adicionalmente a las superficies anteriores, en caso de que fuera necesario por los requerimientos del proyecto constructivo a llevar a cabo en fases posteriores, para la localización de posibles zonas a utilizar como depósito de excedentes de excavación se ha llevado a cabo un análisis de las posibles zonas degradadas por la actividad extractiva previa en el ámbito de estudio y de aquellas superficies que, debido a sus características inherentes (sin un valor ambiental elevado, libres de cualquier edificación o zona urbana, alejadas de cauces, sin uso agrícola o definido, etc.). Con objeto de acotar el ámbito evaluado, se ha delimitado, mediante un buffer de 15 km en torno al trazado proyectado, dado que esta distancia se considera óptima desde el punto de vista funcional y económico. Para cada una de las zonas detectadas se realiza una ficha en que se aporta información sobre capacidad estimada, distancia a la obra, etc.

En el apartado “Estimación de tipos y cantidades de residuos” del EsIA se incluye la posibilidad de destinar los excedentes de tierras a las operaciones recogidas en la Orden APM/1007/2017 si bien no se localiza en el Registro de producción y gestión de residuos de la Comunidad de Madrid los valoradores de materiales naturales excavados tal como recoge al artículo 5 de dicha Orden.

Residuos de construcción o demolición (RCD) de Nivel II

A los efectos de la Orden 272612009, tendrán la consideración de residuos de construcción y demolición de nivel II todos aquellos no incluidos en los de nivel I, generados principalmente en las actividades propias del sector de la construcción, de la demolición, de la reparación domiciliar y de la implantación de servicios.

La alegación detalla las obligaciones del poseedor de estos residuos y sobre la gestión de los mismos.

Se considera que estos requisitos deberán ser objeto de consideración en la redacción y ejecución de los proyectos constructivos.

Residuos peligrosos

Para dar cumplimiento a la legislación en materia de residuos, y en especial lo referente a residuos peligrosos, el almacenamiento temporal de residuos peligrosos que se puedan generar (filtros de aceites, aceites lubricantes, tierras contaminadas, etc.) se llevara a cabo aplicando las medidas preventivas para garantizar la no afectación al suelo. El tratamiento y gestión de los residuos peligrosos se realizará mediante gestor y transportista autorizado.

Se considera que estos requisitos deberán ser objeto de consideración en la redacción y ejecución de los proyectos constructivos.

Por último, en cuanto a la propuesta de medidas preventivas y correctoras: se especifica que el proyecto constructivo incluirá un estudio de gestión de residuos de construcción y demolición. Desde esta Área se informa que el contenido de este estudio debe contener como mínimo las obligaciones establecidas en el art 4.1.a) del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición y entre ellas las medidas para la prevención de residuos y las operaciones de reutilización, valorización o eliminación a que se destinaran los residuos que se generan en la obra. Entre otros aspectos se deberá tener en cuenta, una estimación de su cantidad, así como una valoración de los costes derivados de su gestión que deberán formar parte del presupuesto del proyecto. También, como medida especial de prevención, se establece la obligación, en el caso de obras de construcción, demolición, reparación o reforma, de hacer un inventario de los residuos

peligrosos que se generen, proceder a su retirada selectiva y entrega a gestores autorizados de residuos peligrosos.

Se considera que estos requisitos deberán ser objeto de consideración en la redacción y ejecución de los proyectos constructivos.

6 DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ADMINISTRACIÓN LOCAL Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. COMUNIDAD DE MADRID. ÁREA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

Según la cartografía disponible en el Área de Evaluación Ambiental, la infraestructura cruza, además de los cursos de agua indicados en el documento examinado (río Guadarrama, arroyo de la Canaleja y arroyo de los Vegones), los siguientes: arroyo de El Soto, arroyo La Solana y, arroyo de La Fuente del Sapo, así como otros cauces de menor entidad, pudiendo afectar las actuaciones además al arroyo Fuente Juncal por encontrarse en su zona de policía.

El EsIA ha contemplado los cauces interceptados por el trazado conforme a la base de datos de la C.H. del Tajo y en su nomenclatura oficial. De este modo, se estima que diferentes organismos denominan de manera distinta al mismo cauce; bien sea por un encauzamiento histórico u otras razones.

En cualquier caso, en el EsIA se incluye dicha información más detallada que el Documento de Inicio remitido previamente sobre la hidrología en el ámbito del proyecto. Además, incluye un estudio específico sobre hidromorfología de acuerdo con lo solicitado por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental para la evaluación de las repercusiones del proyecto a largo plazo sobre las masas de agua afectadas.

Se han identificado algunos errores en cuanto a la enumeración de las vías pecuarias atravesadas por la carretera, como son:

- *Se indica que la carretera intercepta la Vereda Segoviana y la Vereda de Brunete o de la Barranca de Cienvallejos en el término municipal de Villaviciosa de Odón, no obstante, debe tratarse de una errata puesto que la carretera no discurre por dicho término municipal.*
- *Se señala que intercepta igualmente el Descansadero Cato del Pijorro en el término municipal de Navalcarnero, no obstante, en base a la cartografía disponible, dicha vía pecuaria se sitúa a unos 900 m al norte del trazado de la carretera.*
- *Se identifican igualmente la Vereda de Villaviciosa, la Colada de Móstoles y Fuente Cisneros, la Colada de Esparteros y de la Canaleja (tramos 1 y 2), Vereda del Guadarrama o la Vereda de Segovia como vías pecuarias interceptadas por la carretera, no obstante todas ellas interceptan, no a la autovía sino otras vías pecuarias que sí que son interceptadas por la carretera.*
- *Otras, como el Abrevadero de la Ventanilla, se encuentran próximas al trazado, pero no lo interceptan*

No obstante lo anterior, se ha solicitado informe al Área de Vías Pecuarias de esta Consejería para que informe al respecto, en el ámbito de sus competencias.

Se ha adecuado el apartado tanto de inventario como el de impactos sobre las vías pecuarias.

A pesar de que la documentación presentada indica la presencia de varios hábitats de interés comunitario, según la cartografía disponible, únicamente se ha detectado una mancha del hábitat 5330, a la altura aproximada del p.k. 33 de la autovía A-5. No obstante lo anterior, se estará a lo indicado por la Subdirección General de Conservación del Medio Natural y la Subdirección General de Espacios Protegidos, órganos competentes en la materia y a los que se les ha remitido la documentación para su informe.

El EsIA incluye un Apéndice 8 Estudio específico de flora protegida y hábitats en que se incluye un apartado específico para analizar el potencial impacto del proyecto sobre los hábitats de interés comunitario y otro sobre los hábitats naturales y seminaturales según el Atlas de los Hábitat de España.

La documentación no hace referencia al planeamiento urbanístico de los términos municipales de Madrid y Arroyomolinos, por los que también discurre la traza de la carretera.

En los apartados 1.5.18 y 1.6.3.18 del EsIA se analiza el planeamiento de todos los municipios afectados y la compatibilidad de las actuaciones previstas con el planeamiento vigente.

Teniendo en cuenta el gran número de bienes de patrimonio cultural afectados, se considera necesario la inclusión en el Estudio de Impacto Ambiental de las conclusiones del estudio de afecciones al referido patrimonio, elaborado según la Hoja Informativa que, en su caso habrá de ser facilitada por la Dirección General de Patrimonio Cultural.

En los apartados correspondientes a patrimonio del inventario e impactos del EsIA se incorpora la información derivada del Informe de prospección arqueológica solicitada donde se resumen la información requerida y se incluyen los elementos patrimoniales afectados. Asimismo, se adjunta como apéndice 6 "Estudio de Patrimonio" la memoria de la prospección arqueológica donde se incorpora toda la información detallada, incluyendo la propuesta de medidas correctivas sobre los elementos patrimoniales identificados en todo el ámbito del proyecto.

Se incluyen como Anexo las Directrices elaboradas por el Área de Evaluación Ambiental para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental, que deberá hacer frente a las cuestiones en ellas recogidas, solventando aquellos aspectos puestos de relieve en el presente informe.

Las Directrices para la realización de estudios de impacto ambiental de carreteras se han tenido en cuenta en todo momento en la elaboración del EsIA teniendo en cuenta las características y escala de trabajo del anteproyecto en estudio.

7 AYUNTAMIENTO DE ALCORCÓN

a) Prevención de la contaminación acústica

Consideran prioritario actuar para reducir los niveles de contaminación acústica en el núcleo urbano de Alcorcón.

En el Mapa Estratégico del Ayuntamiento de Alcorcón se identifica la Autovía A-5 como la de mayor impacto acústico sobre el municipio.

Solicitan que, en el marco del Plan de Prevención del Ruido de la Autovía A-5 se valore la colocación de pantallas en el tramo que pasa junto al casco urbano de Alcorcón.

En este sentido se considera que estas obras de adecuación, reforma y mantenimiento son una excelente oportunidad para la implantación de medidas como pueden ser:

- *Instalación de pantallas acústicas en los tramos próximos a zonas residenciales o de equipamiento educativo u hospitalario.*
- *Utilización en estas zonas de pavimentos de bajo nivel de emisión acústica.*
- *Limitación de la velocidad de los vehículos, etc.*

En relación al ruido añadir finalmente la conveniencia de limitar las obras que generen elevados niveles de ruido (rotura de hormigón, etc.) durante el período nocturno en las proximidades de zonas residenciales para garantizar su adecuado descanso.

El EslA incluye un apéndice 2. Estudio acústico en fase de explotación y en fase de obra, en el que están contempladas medidas de mitigación de ruido dentro del término municipal de Alcorcón.

En cuanto a la fase de explotación se contempla la instalación de asfalto fonoreductor tanto en el tronco de la A-5 como en resto de los enlaces de conexión. Gracias a esta medida los niveles de ruido en el Campus de Alcorcón y Hospital Universitario Fundación Alcorcón se verán mitigados. Para aquellas edificaciones donde los niveles de ruido sigan sin cumplir los objetivos de calidad acústica como son la Avenida Bellas Vistas, la Avenida Móstoles y la zona próxima al Centro De Inclusión Y Oportunidades Padre Zurita se propone la instalación de pantallas acústicas.

En cuanto al ruido de obra están previstas una serie de medidas de prevención de ruido para las diferentes fases de obra, además se ha previsto la instalación de pantallas acústicas en fase de obra en la zona residencial de la Avenida Bellas Vistas, que es la zona del municipio más cercana a las actuaciones previstas.

b) Análisis de alternativas, sostenibilidad y contaminación atmosférica

Se considera que es el momento de estudiar alternativas de fomento del transporte público que puedan conducir a una reducción del flujo de vehículos, mejorando tanto la movilidad como los parámetros ambientales de calidad del aire y ruido, todo ello en colaboración con la CAM y los ayuntamientos implicados en el proyecto.

El objetivo del Anteproyecto es dar cumplimiento a las instrucciones marcadas en las Órdenes de Estudio emitidas para la redacción del mismo. El proyecto incluye, no sólo la ampliación de la capacidad de la autovía, sino también la ampliación de carriles en las márgenes, tanto de las vías de servicio laterales existentes, como la creación de nuevas. Se considera que la solución adoptada influye positivamente en el transporte colectivo que actualmente discurre por estas vías que, con esta ampliación, se minimiza su interferencia con el tráfico privado.

c) Reducción del efecto barrera

Se solicita que el Estudio de Impacto Ambiental preste atención especial a los accesos peatonales, ciclistas y para vehículos previstos en el proyecto con vistas a reducir en lo posible el inevitable efecto barrera que genera esta infraestructura.

En el actual proyecto, se han reubicado y propuesto nuevas pasarelas de conexión coincidentes con las paradas de autobús, para la conexión de ambos márgenes de la autovía y su consecuente minimización del efecto barrera.

d) Prevención y reciclaje de residuos de la construcción y demolición

Durante la ejecución de estos proyectos de adecuación, remodelación y mantenimiento de la Autovía A-5 se van a generar importantes volúmenes de residuos de la construcción y demolición, mayoritariamente hormigón, estimándose que, de acuerdo con la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 105/2008 de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, debe procurarse la realización de todas las medidas tendentes a la prevención, reutilización y reciclaje de los residuos generados, tanto en fase de proyecto como de funcionamiento, debiendo además extremarse el control documental sobre las empresas constructoras para garantizar un adecuado destino de estos residuos, evitando que pueda ser vertido ilegalmente en municipios limítrofes.

Se considera que estas medidas deberán ser tenidas en cuenta por el promotor durante la fase de proyecto en los pliegos de prescripciones técnicas para la redacción y ejecución de los proyectos y considerando criterios en este sentido en los procesos de valoración de las ofertas más ventajosas durante la contratación pública tal como establece la Disposición adicional segunda del Real Decreto 105/2008.

8 D.G. DE CARRETERAS Y TRANSPORTE. CONSEJERÍA DE FOMENTO. CASTILLA – LA MANCHA

Cuando se avance en el grado de definición del Estudio de Impacto Ambiental, se deberá presentar un estudio de afecciones acústicas sobre las carreteras de titularidad autonómica en el entorno del cruce con la autovía A-5, así como las medidas concretas que deben adoptarse.

El EslA incluye un apéndice 2 Estudio de ruido donde se analiza la afección acústica tanto de la autovía A-5 como las carreteras de titularidad autonómica comprendidas en el ámbito de estudio. En aquellas zonas, donde se produce superación de los niveles de ruido, se han propuesto medias correctoras con el propósito de alcanzar los objetivos de calidad acústica (OCA) que marca la tabla A del Anexo II del Real Decreto 1367/2007, modificada posteriormente por el Real Decreto 1038/2012.

Se debe modificar la nomenclatura de la carretera CM-610, por la actual denominación de CM-5007.

Se debe identificar de manera unívoca la carretera CM-9513, con origen en la intersección de la A-5 en el PK 72,620 y final en la intersección con la carretera en Maqueda

Se revisan los planos y se modifica la denominación de las carreteras solicitadas.

9 CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL TAJO

Realizan varias indicaciones en el ámbito de las competencias de la Confederación.

Prestar especial atención a los estudios hidrológicos, con objeto de que el diseño de las obras de fábrica que se construyan garantice el paso de avenidas extraordinarias.

Las obras de fábrica se han diseñado tras realizar un estudio hidrológico específico de forma que queda garantizado el paso de avenidas extraordinarias (Ver Anejo nº 5 “Climatología, hidrología y drenaje” del Anteproyecto).

Estudiar con detalle los cruces de la vía con los cauces naturales, de forma que se mantengan las características de estos. Proyectar las obras de cruce con una sola luz para reducir el peligro de obstrucción. Se deberán respetar las capacidades hidráulicas y calidades hídricas de los cursos de agua.

Considerando que estas actuaciones se encuentran condicionadas a una infraestructura existente, los cruces con los cauces naturales se han optimizado para mantener sus características. Por su parte, el EsIA contempla las medidas necesarias para garantizar las capacidades hidráulicas y calidades hídricas.

Situar parque de maquinaria e instalaciones auxiliares en zona en que no se afecten aguas superficiales controlando la escorrentía superficial que se origine en esta área mediante la construcción de un drenaje alrededor del terreno ocupado, destinado a albergar estas instalaciones. El drenaje tendrá que ir conectado a una balsa de sedimentación. Proteger también los cauces con barreras de sedimentos.

Tras realizar una clasificación del territorio en función de los valores ambientales del entorno del proyecto, en el apartado “Restricciones a la ubicación de instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos, temporales o permanentes” del EsIA, se incluye una propuesta de zonas de instalaciones auxiliares que evita afecciones a los mismos. Se propone también la ubicación de balsas de retención de sedimentos en aquellas ZIA en que son necesarias: Además de determinan aquellos cauces en que se prevé la instalación de barreras de retención de sedimentos.

En el diseño de la infraestructura viaria se prestará especial atención a los estudios hidrológicos, con el objeto de que el diseño de las obras asegure el paso de las avenidas extraordinarias.

El diseño de la infraestructura incluye un estudio hidrológico de forma que el diseño de las obras asegura el paso de las avenidas extraordinarias (Ver Anejo nº 5 “Climatología, hidrología y drenaje” del Anteproyecto).

Se procurará que las excavaciones no afecten a los niveles freáticos, así como también se debe tener cuidado con no afectar a la zona de recarga de acuíferos.

El anteproyecto considera lo solicitado, teniendo en consideración los condicionantes relativos a la necesaria adaptación al trazado actual de la vía. Así, el EsIA considera medidas preventivas y correctoras para salvaguardar estos elementos del medio.

No se realizará el lavado de maquinaria o su mantenimiento y repostaje en zonas distintas a las que se designen al efecto para realizar este tipo de operaciones. En el caso de tener que realizar el lavado de maquinaria en la zona de obras, se deberá construir, dentro de la parcela de instalaciones auxiliares, un lavadero de maquinaria con una balsa de sedimentación asociada, para impedir que esa agua contaminada llegue directamente al suelo o a los cauces cercanos. El lavado de maquinaria tal como

camiones, hormigoneras, etc. se realizará sobre una superficie de hormigón lo suficientemente ancha como para que pueda acceder un camión, y con la inclinación adecuada (2%) para que el agua sea evacuada hacia la balsa de sedimentación, donde se recogerán las aguas residuales del lavado, los sedimentos generados y los aceites y grasas que pudieran ser arrastrados. Es importante que la balsa esté perfectamente vallada con un cerramiento rígido para evitar que animales o personas puedan caerse dentro.

Las medidas descritas, entre otras, se incluyen dentro del apartado 1.7.9 Medidas de protección hidrológica, del EsIA.

Una vez terminadas las obras, los lodos procedentes de la balsa de sedimentación o el material de absorción de los derrames de aceites y combustibles se gestionarán conforme a la legislación vigente acerca de residuos peligrosos, y tanto la balsa de sedimentación, como el lavadero o como la zona de cambio de aceite deberán ser desmantelados. Además, todos los residuos producidos en la obra serán clasificados y segregados en su origen. Los residuos peligrosos serán tratados según indique la legislación y se contactará con un gestor autorizado de residuos por la Comunidad Autónoma que se encargará de su tratamiento y gestión.

La correcta gestión de los citados materiales se incluye en el apartado “Gestión de aguas residuales y vertidos”, al igual que el desmantelamiento de los elementos de protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas.

Las instrucciones citadas para gestión de residuos, entre otras, se presenta en el EsIA en el apartado específico “Tratamiento y gestión de residuos”.

Para evitar la necesidad de construir pequeñas depuradoras de aguas fecales o la instalación de duchas y lavabos portátiles en el campo, con objeto de proveer a los operarios de las obras se recomienda utilizar las infraestructuras existentes en los pueblos más cercanos a la zona del proyecto que se trate para ubicar las oficinas, los vestuarios y las duchas. De esta manera se evitará la generación de aguas fecales y la necesidad de proceder a su tratamiento o depuración.

Esta observación se incluye en el apartado “Gestión de aguas residuales y vertidos”.

Asimismo, se procederá a la restauración paisajística de los cauces afectados con la realización de plantaciones acordes con la situación geobotánica del cauce, de manera que se fomente la sucesión ecológica natural. Dicha restauración comprenderá unja longitud aguas arriba y aguas abajo que supere la zona de influencia de las obras.

En el subapartado “Plantaciones en riberas” del apartado 6.2. Criterios para la integración paisajística de las obras y de las medidas correctoras del apéndice 4. Estudio de integración paisajística del EsIA, se incluyen indicaciones para la restauración de las riberas de los cauces afectados por el proyecto. Estas indicaciones se complementan con la información recogida en los apartados 6.1. Criterios para la restauración vegetal y 6.3. Criterios para el mantenimiento de la vegetación implantada y zonas restauradas.

Además de lo anterior, se tendrán en cuenta las siguientes indicaciones de carácter general:

Se han de respetar las servidumbres de 5 m de anchura de los cauces públicos según establece el artículo 6 del RD Legislativo 1/2001.

La zona de servidumbre de los cauces públicos se considera zona excluida según la clasificación del territorio descrita en el apartado “Restricciones a la ubicación de instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos, temporales o permanentes” por lo que se prohíbe la ubicación en ellas de instalaciones auxiliares de obra.

En ningún caso se autorizarán dentro del Dominio Público Hidráulico la construcción, montaje o ubicación de instalaciones destinadas a albergar personas, aunque sea con carácter provisional o temporal, de acuerdo con lo establecido en el artículo 71 del Reglamento de Dominio Público Hidráulico.

Las captaciones de aguas públicas deberán de disponer de la correspondiente autorización, cuyo otorgamiento corresponde a esta Confederación.

Hay que considerar que toda actuación que se realice en la zona de policía de cualquier cauce público, definida por 100 m de anchura medidas conjuntamente y a partir del cauce, deberá contar con la preceptiva autorización de esta Confederación, según establece la vigente legislación de aguas, y en particular las actividades mencionadas en el artículo 9 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

Estos condicionantes quedan incluidos en el apartado “Medidas de protección hidrológica” del EsIA.

10 OFICINA ESPAÑOLA DE CAMBIO CLIMÁTICO

No se ha considerado ninguna variable de Cambio Climático en los documentos aportados (ni de adaptación ni de mitigación), ni las proyecciones climáticas de las condiciones previstas y establecidas por la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) para el área afectada que, en este caso, y por la longitud del trazado (además de las reformas de carriles), sí es posible que incidan sobre los aspectos hidrológicos ambientales, de acuerdo con el documento de la Estrategia Europea de Adaptación al Cambio Climático.

Asimismo, no se han calculado los consumos propuestos de las unidades de obra detalladas en los Pliegos Generales Técnicos de Carreteras.

Conclusión

Se sugiere completar el estudio con el cálculo de la huella de Carbono de la autovía según referencia adjunta, y para las obras asociadas a este proyecto.

En los correspondientes apartados de cambio climático del inventario, e impactos sobre la calidad del aire y cambio climático del EsIA se analizan las variables relacionadas con cambio climático, así como la estimación de las emisiones derivadas la construcción (a partir de sus unidades de obra principales, asociadas a los movimientos de tierras) y explotación del proyecto y su huella de carbono requeridas por la OECC.

Asimismo, en el apartado “Medidas de adaptación al cambio climático” del EsIA se proponen una serie de medidas recomendadas por le CEDEX en su documento Necesidades de adaptación al cambio climático de la red troncal de infraestructura de transporte en España a tener en cuenta en el proyecto con las que incrementar la resiliencia de la infraestructura y minimizar los posibles efectos derivadas del cambio climático sobre la infraestructura.

11 MINISTERIO DE DEFENSA

El proyecto no afecta a los intereses e instalaciones del Ministerios de Defensa, pero las actuaciones proyectadas en las inmediaciones del Km 11 de la Autovía A5 podrían afectar a la Zona Próxima de Seguridad de la base aérea de Cuatro Vientos (Madrid), establecida por la Orden DEF/21712006, de 20 de enero, debido a su proximidad a la misma, por lo que la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento deberá tener en cuenta dicha zona en el planeamiento y ejecución del proyecto.

El Anteproyecto recoge una solución propuesta a la conexión de la zona de la Escuela de Transmisiones desde la glorieta existente de conexión con la M-406, a través de un paso superior, y la entrada a la autovía, desde la Escuela de Transmisiones, mediante otro paso superior sobre la actual línea de ferrocarril.

12 SUBDIRECCIÓN GENERAL DE RESIDUOS. DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD, EVALUACIÓN AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL. MAPAMA

PRIMERO

El estudio de impacto ambiental debería contener, al menos, información sobre:

Tipos y volúmenes de los residuos que se prevé generar. Para ello, puede ser necesario realizar una caracterización de estos residuos para saber si contienen sustancias peligrosas o no. Asimismo, hay que tener en cuenta el esponjamiento de las tierras excavadas.

- *Las medidas para la separación de los residuos en obra.*
- *Actividades de gestión a realizar por gestores autorizados para dichos residuos.*

SEGUNDO

El estudio de impacto ambiental deberá contener medidas para separar de forma individualizada las siguientes fracciones de RCD cuando se superen las cantidades indicadas en el artículo 5.5 del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero: Hormigón, ladrillos, tejas y cerámicos, metal, madera, vidrio, plástico, papel y cartón. También se separarán los residuos peligrosos.

TERCERO

Sería recomendable que se haga un análisis de las cantidades de residuos generados en el movimiento de tierras y no reutilizados en la propia obra para valorar su posible uso, entre otros, en otras obras, o como material de relleno en zonas mineras.

El balance de tierras incluyendo este análisis (excavaciones, necesidad de rellenos con materiales de excavación, canteas o préstamos y excedentes de tierras) se recoge en el Apéndice 5 Estudio de préstamo y vertederos del EsIA.

En los apartados del EsIA relativos a residuos “Estimación de tipos y cantidades de residuos”, “Impactos derivados de la generación de residuos”, “Medidas de protección geológica y geomorfológica”,

“Tratamiento y gestión de residuos”, se incluyen las cantidades estimadas de los residuos (volumen y peso), las medidas generales para la separación y recogida selectiva de residuos en obra y las operaciones de valorización propuestas según el Anexo II de la Ley 22/2011 de residuos y suelos contaminados.

13 SERVICIO DE POLÍTICA FORESTAL Y ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS. CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO RURAL. CASTILLA – LA MANCHA

Afección al águila imperial ibérica: en el desarrollo del proyecto, planificación de las obras y ubicación de zonas de préstamos, vertidos, acopios, etc., deberá tenerse expresamente en consideración la presencia de parejas reproductoras de la especie y los posibles impactos sobre su hábitat, según establece en su Plan de Recuperación en Castilla-La Mancha (Decreto 275/2003) evitando realizar actuaciones durante el periodo de cría (marzo-julio) en los tramos situados a menos de 1km de los territorios activos en cada año, sin perjuicio de la posible aplicación de otras medidas correctoras que fuesen necesarias.

En el apéndice 5 “Préstamos y vertederos” del EsIA se considera el Área Crítica Águila Imperial de Castilla – La Mancha como zona excluida a efectos de ubicación de ocupaciones adicionales de terrenos.

En el apartado 3.2.1.2.1 del apéndice de fauna se han valorado los impactos sobre la especie de acuerdo con los datos aportados por los servicios provinciales. Así, se han propuesto restricciones a las actividades de obra, en un radio de 1 km, alrededor de las zonas de nidificación. Esta medida está condicionada a la realización de un muestreo específico en fase de proyecto constructivo para delimitar los lugares actuales de nidificación de la especie.

Este Servicio deberá ser previamente consultado con antelación suficiente para establecer las zonas concretas en las que debe aplicarse esta limitación temporal en función de la evolución de la población de la especie en la zona.

La Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural en Toledo fue consultada con el fin de solicitar información ambiental de relevancia para el proyecto. Adicionalmente, en fase de proyecto constructivo se contactará de nuevo con este Servicio para delimitar las zonas donde se asienta la especie antes de la fase de obras y aplicar las restricciones temporales recogidas en el Estudio de Impacto Ambiental.

*Pasos de fauna: deberán incorporarse al proyecto y especificarse la ubicación actual y las mejoras previstas en los pasos de fauna, teniendo en consideración la actual presencia en la provincia de Toledo de una población reproductora de Lince ibérico *Lynx pardinus* como resultado del actual proyecto de reintroducción de la especie y a su posible expansión futura hacia el norte de la provincia a medio plazo.*

Se ha tenido en cuenta la actual expansión del lince en el apartado 2.4.2 del apéndice 7 de fauna para poder valorar el impacto del proyecto sobre la especie. Para conseguir una permeabilidad óptima para esta especie, se han seguido las Prescripciones Técnicas para el Diseño de Pasos de Fauna y Vallados Perimetrales del MITERED. Según lo evaluado en dicho documento, en vías en funcionamiento el lince

ibérico puede utilizar pasos inferiores adaptados de dimensiones menores, llegando a utilizar pasos de 2x2m.

Sabiendo esto, se ha incluido en el apartado 4.1.7 “Medidas para la disminución del efecto barrera” del apéndice 7. “Estudio de fauna”, el listado de todas las obras de drenaje transversal, pasos inferiores y superiores y viaductos (con sus dimensiones y ubicación) que se van a adaptar para el paso de fauna, cumpliendo en la medida de lo posible, las Prescripciones Técnicas para el Diseño de Pasos de Fauna y Vallados Perimetrales del MITERED.

Esta información queda reflejada en el plano 5 de medidas, especificando para cada caso, el grupo de fauna para los que se adapta (grandes, medianos y pequeños mamíferos).

Pantallas acústicas: en su diseño deberá contemplarse el riesgo de colisión de aves, debiendo construirse de forma que sean visibles para las mismas, evitando pantallas transparentes.

Se han propuesto pantallas acústicas de tipología metálica, que serán visibles para las aves. De hecho, este tipo de pantalla además de ser utilizadas como pantallas acústicas pueden tener una función anticolidión para las aves, ya que suponen un obstáculo opaco que hace visible la infraestructura y evita el paso de las aves en trayectorias que interfieran directamente con los vehículos. consideración en el apartado 4.1.6 del apéndice de fauna.

Vías pecuarias: las actuaciones del proyecto que afecten a vías pecuarias deberán previamente solicitarse a la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural y obtener la autorización correspondiente que establecerá, en su caso, el condicionado que proceda según la legislación específica.

En el apartado correspondiente a medidas correctivas de vías pecuarias del EsIA se especifica, entre otras, la necesidad de solicitar y obtener la autorización pertinente ante la potencial afección a las vías pecuarias.

14 VICECONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE. CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO RURAL. CASTILLA – LA MANCHA

El proyecto no plantea alternativas. Según la Ley, entre el contenido mínimo del EIA debe estar la exposición de las principales alternativas incluida la cero.

La redacción de este Anteproyecto responde al cumplimiento del objetivo recogido en la Orden de Estudio, que es la “Definición de las actuaciones más convenientes para la adecuación, reforma y conservación del tramo en estudio, con el fin de equipararlo, en la medida de lo razonablemente asumible, a los niveles de seguridad y servicio propios de la AV-120”.

Para la definición de estas actuaciones, la Orden relaciona como antecedentes otros proyectos de trazado y construcción redactados con anterioridad, entre los que destaca el Anteproyecto de “Adecuación, reforma y conservación del Corredor Oeste. Autovía A-5, tramo: Madrid- Badajoz”, de clave AO-E-208. En éste, se engloban las actuaciones consideradas de mejora, en los siguientes apartados: firmes y pavimentos, pasos de mediana, reordenación de accesos, seguridad vial, drenaje,

señalización, balizamiento y sistemas de contención, iluminación y servicios afectados, así como las medidas de protección del impacto acústico e integración ambiental, a las indica también que se pueden incorporar otras, debidamente justificadas, acordes con las directrices incluidas en la Orden de Estudio.

Por otro lado, se proponen las actuaciones de aumento de capacidad, proyectando un tercer carril desde el inicio del proyecto hasta el p.k. 40,800 aproximadamente de la autovía existente. Esta actuación debe realizarse a continuación de los carriles existentes, no pudiendo plantearse un tercer carril alejado de la carretera. Dadas las particularidades de esta actuación, ligada espacialmente a la autovía actual, no tiene cabida el planteamiento de distintas alternativas. Además, en su último tramo, desde el p.k. 33,000, este carril adicional se proyecta por el interior, aprovechando la plataforma existente, reduciendo así las afecciones en materia de tierras y ocupación. En este caso, cualquier otra alternativa sería más desfavorable.

El correspondiente estudio de alternativas puede profundizar en las distintas opciones analizadas para solucionar la compatibilidad de la infraestructura con las vías pecuarias interceptadas o colindantes, así como las distintas soluciones viables para mejorar la permeabilidad trasversal de la A-5 para el tránsito de fauna.

Las obras de acondicionamiento de la infraestructura deberían servir para corregir las carencias que pudieran existir en cuanto a la adaptación de la autovía A-5 a los estándares recomendados de permeabilidad para fauna. Por ello se considera que se debe aprovechar la intervención para adecuar dicha vía de comunicación a las - Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición revisada y ampliada)" editado por el Ministerios de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente en el 2015. De forma que los cruzamientos tanto inferiores como superiores, así como las obras de drenaje transversal y su distribución, queden adaptadas a lo marcado en las mismas en cuanto a dimensionamiento, tipología, densidad y ubicación

En cuanto a la densidad, las referidas prescripciones técnicas establecen los siguientes condicionantes:

i. En hábitats forestales y otros tipos de hábitats de interés para la conservación de la conectividad ecológica, un paso cada kilómetro para grandes mamíferos y un paso cada 500 m para pequeños vertebrados.

ii. En el resto de hábitats transformados por actividades humanas (incluido zonas agrícolas), un paso cada tres kilómetros para grandes mamíferos y un paso por kilómetro para pequeños vertebrados.

Según la caracterización de hábitat y espacios naturales realizado en el documento de inicio, los hábitats de interés para la conservación de la conectividad ecológica serían los correspondientes a las masas boscosas, matorral y pastos, riberas fluviales y medio acuático, corredores biológicos y áreas protegidas.

Igualmente se seguirán, según dichas prescripciones, las adaptaciones del vallado perimetral y los sistemas de escape asociados al mismo. En este último caso se aconseja el uso de los sistemas tipo rampa mediante tierra compactada. En su diseño se tendrá en cuenta realizarlos en sincronización para ambos sentidos y en relación con las zonas de posible entrada de fauna.

El estudio deberá describir cada uno de los pasos adaptados para fauna, incluida su ubicación y justificación de la misma en cuanto a idoneidad y densidad de pasos.

El apéndice 7 Estudio de fauna del EsIA lleva a cabo un estudio de permeabilidad faunística de la A-5 siguiendo las citadas prescripciones técnicas lo cual se explica en la introducción del apartado 4 Medidas preventivas y correctoras.

En el apartado 4.1.7 "Medidas para la disminución del efecto barrera" del Apéndice 7 Estudio de fauna y en el apartado 1.7.12.2.8. del mismo nombre del EIA se incluye una tabla con el resumen detallado de las estructuras a adaptar como pasos de fauna, con algunas de sus características constructivas, y las distancias entre los pasos de fauna. Además, se analiza el cumplimiento de las densidades establecidas en las prescripciones técnicas.

El cerramiento propuesto cumple con las prescripciones técnicas y se describe en el apartado 4.1.8 "Adaptación del cerramiento perimetral de la infraestructura" del estudio de fauna y 1.7.12.2.6. del mismo nombre del EsIA.

Además, el Estudio de fauna realiza una propuesta de dispositivos de escape (rampas y portillos) en su apartado 4.1.9, incluida en el EsIA como apartado 1.7.12.2.7 Dispositivos de escape. La ubicación propuesta para los dispositivos de escape se representa gráficamente en el plano "Planta de medidas preventivas y correctoras".

Siguiendo lo marcado en el informe del Servicio de Política Forestal y Espacios Naturales, entre las actuaciones previstas, aquellas que podrían afectar a vías pecuarias serían, la ampliación a un tercer carril por sentido y la rectificación del tronco en el p.k. 53,0. No obstante, estima el citado Servicio que, dado que la ampliación a un tercer carril se llevará a cabo por la mediana existente, no suponiendo ampliación de la superficie ocupada por la autovía, no es de prever afectación al dominio público pecuario.

En cuanto a la rectificación del tronco en el p.k. 53,0, el Servicio de Política Forestal y Espacios Naturales significa que el Proyecto de Clasificación de las Vías Pecuarias de La Torre de Esteban Hambrán, aprobado por Orden Ministerial de 20 de marzo de 1952, describe el trazado del "Cordel de Hormigos" en esa zona como unido a la margen izquierda de la Carretera de Extremadura, no teniendo constancia dicho Servicio de la reposición de terrenos por su posterior desdoblamiento en autovía.

En el supuesto de que la ejecución de proyecto implicase la modificación del trazado de alguna vía pecuaria, sería de aplicación el artículo 20 de la Ley 9/2003, de 20 de marzo, de Vías Pecuarias de Castilla-La Mancha, relativo a la modificación de trazado por la realización de obras públicas, debiendo de tramitarse el correspondiente expediente de modificación de trazado.

El EsIA deberá incluir un apartado específico analizando en detalle el modo en que se realizarán los cruzamientos y las restituciones de las vías pecuarias afectadas. Para lo cual puede seguirse a título orientativo las fichas de las prescripciones técnicas para pasos de fauna referidos con anterioridad, correspondiente con los pasos a distinto nivel multifuncionales.

En el apartado "Vías pecuarias" del EsIA se incluye el inventario de las vías pecuarias del ámbito de estudio. Asimismo, en el apartado "Impactos sobre las vías pecuarias" se analiza el posible impacto sobre los mismos. Además, en el apartado correspondiente a medidas correctivas de vías pecuarias del EsIA se especifica, entre otras, la necesidad de solicitar y obtener la autorización pertinente ante la potencial afección a las vías pecuarias.

El estudio de impacto ambiental deberá garantizar el cumplimiento de los niveles de calidad acústica derivados de la aplicación de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y su desarrollo reglamentario a través del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

En este sentido, se tendrá en cuenta la necesidad de preservar niveles adecuados en el entorno de áreas de especial interés para la fauna como pueden ser los corredores biológicos o las áreas protegidas caracterizadas en el documento de inicio. Estas áreas pueden ser consideradas zonas de tipo g (Espacios naturales que requieran una especial protección contra la contaminación acústica) según establece el artículo 5 del Real Decreto 1367/2007.

Las áreas de interés faunístico aparecen recogidas en el Apéndice 7 Estudio de fauna.

Para dar contestación a este punto se ha realizado un análisis tanto de dichas zonas como de la normativa vigente.

Durante los trabajos de campo realizados, presentados en el apéndice 7 Estudio de fauna, no se han detectado indicios de lugares de nidificación de las especies sensibles en el entorno inmediato de la vía.

También se ha consultado la normativa vigente tanto a nivel estatal como autonómico y no se han detectado restricciones para las emisiones sonoras en estos lugares de interés faunístico, más allá de hacer referencia Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificaciones acústicas, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Este RD en la Sección 2.ª Objetivos de calidad acústica, Artículo 14. Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas acústicas, en el apartado 3 define lo siguiente:

3. Los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a los espacios naturales delimitados, de conformidad con lo establecido en el artículo 7.1 la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, como área acústica tipo g), por requerir una especial protección contra la contaminación acústica, se establecerán para cada caso en particular, atendiendo a aquellas necesidades específicas de los mismos que justifiquen su calificación.

Por otro lado, el único espacio Red Natura 2000 que atraviesa el trazado de estudio es la ZEC “Cuenca del Río Guadarrama”. Se ha consultado el Plan de gestión del espacio que fue aprobado mediante el Decreto 105/2014, de 3 de septiembre y modificado sus límites por el Decreto 26/2017, de 14 de marzo. En este documento no se recogen restricciones relacionadas con los límites de ruido. Además, se debe resaltar que se van a instalar pantallas acústicas a ambos lados del viaducto, lo que por un lado, disminuye los niveles de ruido en el corredor principal del espacio y por otro lado, reduce el impacto de colisión de la avifauna con los vehículos en movimiento.

Resumiendo lo anterior y teniendo en cuenta los condicionantes del proyecto (atenuación de las huellas de ruido en fase de explotación), se concluye que no es necesario la instalación de pantallas acústicas en las inmediaciones de las zonas de interés faunísticos puesto que no se infringe ninguna normativa relativa a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas de las zonas tipo g.

El estudio de impacto ambiental describirá el balance de tierras estimado, para lo cual se tenderá a que las entradas y salidas se compensen mediante la reutilización de los excedentes. En caso de requerirse préstamos se priorizará el uso de canteras autorizadas y con plan de restauración autorizado.

En el caso de necesitar el uso de vertederos, igualmente se priorizará el uso del material en proyectos de restauración de espacios degradados como pueden ser canteras autorizadas y con plan de restauración aprobados, o huecos mineros abandonados debidamente inventariados.

En último término, en caso de requerirse préstamos y vertederos se recomienda el uso del "Manual de gestión y restauración de zonas de préstamos y vertederos" en obras civiles editado por CEDEX en 2009.

El EslA describe el balance de tierras del proyecto en el apartado de movimientos de tierras. No se considera necesario abrir nuevos préstamos para la ejecución del proyecto.

Con respecto a los vertederos, el EIA cuenta con un apéndice específico (Apéndice 5 “Préstamos y vertederos”) donde se analizan posibles destinos para alojar los excedentes de tierras. Se proponen tres destinos diferentes para las mismas.

- Canteras y graveras propuestas en este estudio (apartado 3.1.) como óptimas para realizar la función de vertederos, al finalizar su actividad extractiva.
- Antiguas explotaciones cuyos Planes de Restauración del Espacio Afectado (PREN) permiten su restauración con tierras de procedencia externa.
- Adicionalmente a las superficies anteriores, en caso de que fuera necesario por los requerimientos del proyecto constructivo a llevar a cabo en fases posteriores, para la localización de posibles zonas a utilizar como depósito de excedentes de excavación se ha llevado a cabo un análisis de las posibles zonas degradadas por la actividad extractiva previa en el ámbito de estudio y de aquellas superficies que, debido a sus características inherentes (sin un valor ambiental elevado, libres de cualquier edificación o zona urbana, alejadas de cauces, sin uso agrícola o definido, etc.). Con objeto de acotar el ámbito evaluado, se ha delimitado, mediante un buffer de 15 km en torno al trazado proyectado, dado que esta distancia se considera óptima desde el punto de vista funcional y económico. Para cada una de las zonas detectadas se realiza una ficha en que se aporta información sobre capacidad estimada, distancia a la obra, etc.

La ubicación de los préstamos y vertederos y demás de instalaciones auxiliares deberán situarse en las zonas de capacidad de acogida alta, pudiendo eliminarse para la estimación de la capacidad de acogida de este tipo de elementos auxiliares las zonas de expansión de especies protegidas como es la zona de importancia del águila imperial ibérica y buitre negro, como factor de inclusión de un territorio en la categoría de capacidad de acogida media.

No se considera adecuado que tales instalaciones, como asevera el documento de inicio, puedan ubicarse en las siguientes zonas:

- i. Hábitats y especies de interés comunitario recogidas en la Directiva 92/43/CEE
- ii. Masas forestales.
- iii. Zonas de cautela de protección arqueológica
- iv. Zonas con riesgo de inundación temporal.
- v. Zona de 100 m de policía del dominio hidráulico.

En el apéndice 5 Préstamos y vertederos del EsIA se desarrolla un mapa de zonas de exclusión a efectos de ubicación de préstamos y vertederos en que todas las zonas indicadas, entre otras, han sido considerada como zonas excluidas.

Esta cartografía de zonas de exclusión se representa gráficamente en el plano "Zonas de exclusión".

Respecto al área de importancia para el buitre negro, en las zonas de exclusión de vertederos incluidas en el Apéndice 5 Préstamos y Vertederos se han incluido, entre otras, las áreas críticas, no así las catalogadas como áreas de importancia del buitre negro, ya que ocupan prácticamente toda la provincia de Toledo por lo que se ha considerado concretar la exclusión según los hábitats preferentes de estas aves, seleccionando los biotopos identificados en el Apéndice 7 Estudio de fauna, dehesas y encinares, bosque de ribera y bosque, para evitar el impacto sobre los mismos.

Asimismo, las ubicaciones seleccionadas para las zonas de instalaciones auxiliares (ZIA), son siempre lindando con la propia infraestructura, por lo que no se considera que vayan a ser zonas de preferencia del buitre en ningún caso.

El estudio de impacto ambiental deberá caracterizar adecuadamente los cauces fluviales afectados, recordando que cualquier actuación que se realice en el dominio público hidráulico requiere autorización del organismo de cuenca correspondiente, en este caso la Confederación Hidrográfica del Tajo.

El EsIA caracteriza los cauces fluviales afectados para lo cual, además de utilizar documentación del MITERD y de la Confederación Hidrográfica del Tajo, se ha realizado un estudio para el correcto dimensionamiento del drenaje.

Las indicaciones sobre uso del dominio público hidráulico se encuentran en apartado "Medidas de protección hidrológica" del EsIA.

En cuanto a la gestión de residuos, el proyecto deberá contemplar la adecuada gestión de todos ellos producidos tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento. Así, todos los residuos generados se someterán a lo dispuesto en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados. Y en especial la normativa sectorial en materia de residuos de relevancia por el tipo de actuación prevista, como es el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

Igualmente se contemplará el cumplimiento de las directrices establecidas en el Plan Integrado de Gestión de Residuos de Castilla-La Mancha, aprobado mediante el Decreto 78/2016, de 20 de diciembre.

El almacenamiento de residuos peligrosos, en su caso, cumplirá lo dispuesto en la Orden 21 de enero de 2003, de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de Castilla-La Mancha.

El EsIA considera la legislación sectorial de residuos. Los requisitos del Real Decreto 105 /2008 y la Orden 21 de enero de 2003 deberán ser objeto de consideración en durante la redacción y ejecución de los proyectos constructivos.

Desde esta Viceconsejería de Medio Ambiente, se recomienda emplear material procedente de neumáticos fuera de uso en las mezclas bituminosas que se empleen. Para fomentar esta aplicación, el Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para Obras de Carreteras y Puentes (PG-3) del Ministerio de Fomento, especifica el empleo prioritario de polvo de caucho en mezclas bituminosas siempre que

sea técnicamente y económicamente posible. Se recomienda el empleo del manual para la utilización de caucho de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas editado en mayo de 2007 por el CEDEX.

Asimismo, las órdenes circulares 21/2007 y 21/2007 bis de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, pueden constituir una referencia para aplicar estos materiales.

Se considera que estos requisitos deberán ser objeto de consideración en la redacción y ejecución de los proyectos constructivos.

El proyecto presentará el plan de restauración previsto para los nuevos taludes y desmontes generados.

En los apartados 6.1. Criterios para la restauración vegetal, 6.2. Criterios para la integración paisajística de las obras y de las medidas correctoras y 6.3. Criterios para el mantenimiento de la vegetación implantada y zonas restauradas del apéndice 4. Estudio de integración paisajística del EsIA, se incluyen indicaciones para la restauración de los nuevos terraplenes y desmontes generados, entre otros.

En el caso de las revegetaciones señalar que las plantas a emplear deberán proceder de viveros o establecimientos debidamente inscritos en el Registro de Productores de Plantas de Vivero de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha. Será de aplicación la normativa nacional sobre producción, comercialización y utilización de los materiales forestales de reproducción (Real Decreto 289/2003, de 7 de marzo, sobre comercialización de los materiales forestales de reproducción), así como cualquier otra que sobre dichos materiales se establezca con carácter general. En el caso de utilizarse materiales de reproducción de las categorías "material identificado" y "material seleccionado" de acuerdo con la normativa vigente, éstos deberán proceder de la misma región donde se ubiquen los terrenos a forestar de acuerdo con las delimitadas en el Catálogo Nacional de las Regiones de Procedencia (Resolución de 28 de julio de 2009, de la Dirección General de Recursos Agrícolas y Ganaderos) o, en su defecto, de regiones próximas y con similares características ecológicas.

El plan de seguimiento y vigilancia establecerá el periodo de garantía para comprobar el asentamiento de las plantaciones utilizadas en la revegetación, y la reposición de marras prevista.

El EsIA incluye la reposición de marras del proyecto de restauración forestal para la compensación de la superficie forestal afectada, derivada del cumplimiento de la Ley 16/1995, de 4 de mayo, Forestal y de Protección de la Naturaleza de la Comunidad de Madrid.

De la descripción dada de las actuaciones parece que no habrá afección a ejemplares arbóreos existentes.

En cualquier caso, de producirse, además de la autorización de la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural, requerida según el artículo 49 de la Ley 3/2008 de 12 de junio, de montes y gestión forestal sostenible de Castilla-La Mancha, se procederá, en caso de descartarse el trasplante y en cualquier caso de fracasar esta, a la reposición de 10 ejemplares de la especie afectada por ejemplar adulto afectado.

El EIA incluye un inventario de arbolado en apéndice 9 Inventario de arbolado afectado donde se establecen una serie de conclusiones que resumen todo lo anterior.

15 SERVICIO DE POLÍTICA FORESTAL Y ESPACIOS NATURALES. DIRECCIÓN PROVINCIAL EN TOLEDO. CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO RURAL. CASTILLA – LA MANCHA

Las vías pecuarias que podrían verse afectadas son las siguientes:

VÍA PECUARIA	TÉRMINO MUNICIPAL
Cañada Real Segoviana	Valmojado
Cordel de Hormigos	Las Ventas de Retamosa La Torre de Esteban Hambrán Santa Cruz del Retamar
Colada del Camino de Madereros	Santa Cruz del Retamar
Colada del Camino de Escalona a Quismondo	Quismondo
Colada de Maqueda	Maqueda
Vereda de Val de Santo Domingo a Escalona	Maqueda

Entre las actuaciones previstas, aquellas que podrían afectar a vías pecuarias serían, la ampliación a un tercer carril por sentido y la rectificación del tronco en el p.k. 53,0.

No obstante, dado que la ampliación a un tercer carril se llevará a cabo por la mediana existente, no suponiendo ampliación de la superficie ocupada por la autovía, no es de prever afectación al dominio público pecuario.

En cuanto a la rectificación del tronco en el p.k. 53,0, significa que el Proyecto de Clasificación de las Vías Pecuarias de La Torre de Esteban Hambrón, aprobado por Orden Ministerial de 20 de marzo de 1952, describe el trazado del "Cordel de Hormigos" en esa zona como unido a la margen izquierda de la Carretera de Extremadura, no teniéndose constancia en este Servicio de la reposición de terrenos por su posterior desdoblamiento en autovía.

En el apartado "Vías pecuarias" del EsIA se incluye el inventario de las vías pecuarias del ámbito de estudio. Asimismo, en el apartado "Impactos sobre las vías pecuarias" se analiza el posible impacto sobre los mismos.

En el supuesto de que la ejecución de proyecto implicase la modificación del trazado de alguna vía pecuaria, sería de aplicación el artículo 20 de la Ley 9/2003, de 20 de marzo, de Vías Pecuarias de Castilla-La Mancha, relativo a la modificación de trazado por la realización de obras públicas, que dispone lo mencionado a continuación, debiendo de tramitarse el correspondiente expediente de modificación de trazado:

"1.- Cuando se proyecte una obra pública sobre el terreno por el que discurra una vía pecuaria, el Organismo que la realice deberá justificar la necesidad de actuar sobre dicho terreno y la imposibilidad

de utilizar, a dicho fin, terrenos alternativos situados fuera de la vía pecuaria, así como la utilidad pública o el interés social del proyecto.

2.- El mismo Organismo actuante deberá ofrecer el trazado alternativo de la vía pecuaria, preferentemente en terrenos colindantes que garantice el mantenimiento de sus características, principalmente su anchura legal, y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios con aquel.

3.- El nuevo trazado estará libre de cualquier afección, carga, servidumbre o gravamen que limite o dificulte los fines de las vías pecuarias..."

En el apartado correspondiente a medidas correctivas de vías pecuarias del EsIA se especifica, entre otras, la necesidad de solicitar y obtener la autorización pertinente ante la potencial afección a las vías pecuarias.

16 ÁREA DE VÍAS PECUARIAS. DIRECCIÓN GENERAL DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y ALIMENTACIÓN. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

El trazado de la A5 atraviesa las siguientes vías pecuarias.

MUNICIPIO	CÓDIGO	NOMBRE	ANCHURA LEGAL (m)
Alcorcón	2800702	Vereda de Castilla	20,00
Alcorcón	2800706	Colada de Pozuelo	16,60
Móstoles	2809209	Vereda Segoviana	20,00
Móstoles	2809210	Vereda del Molino del Obispo	15,00
Móstoles	2809213	Vereda del Camino de San Marcos	20,00
Móstoles	2809201	Cordel Real de Guadarrama	37,61

En los planos que se elaboren para el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental deberán grafjarse todas las vías pecuarias afectadas con su anchura legal.

Deberán proyectarse en los Estudios los pasos necesarios en los cruces con las vías pecuarias y recogerse las características técnicas de los mismos, los cuales se ajustarán a los siguientes requerimientos:

a) Pasos superiores: Para autovías, autopistas, radiales, circunvalaciones tipo M-40: será siempre de 12 metros o la anchura legal de la vía pecuaria en caso de que sea menor de 12 metros. El paso estará dotado de vallas de protección que ofrezcan seguridad y comodidad a los usuarios de la vía pecuaria.

Para el resto de carreteras: si el cruce se realiza sobre una Cañada (75,22 metros) el ancho del paso será de 12 metros. Para el resto de vías pecuarias será de 7 metros.

b) Pasos subterráneos: Deben establecerse pasos de uso exclusivo para vía pecuaria con un ancho mínimo de 12 m. o la anchura legal de la vía pecuaria en caso de que sea menor de 12 metros y un gálibo de 5,30 metros, ambos entre paramentos exteriores. Estos pasos inferiores estarán convenientemente iluminados. La estructura será de hormigón prensado o labrado. El suelo del túnel estará debidamente acondicionado con el drenaje y las cunetas de desagüe necesarias para evitar inundaciones.

En ambos casos se colocarán señales verticales y metálicas con el texto "Vía pecuaria paso habilitado", situadas en lugar visible. También deberá estar señalizado el gálibo del túnel.

Cuando por el paso proyectado para la vía pecuaria discurran otras instalaciones (colectores, viales, etc.) éstas no deben interferir en el paso de uso exclusivo para la vía pecuaria. Así, cuando en el proyecto establece colectores por el paso de la vía pecuaria, éste debe ser enterrado, sin instalaciones por encima de la rasante del terreno y si es posible por un lateral del paso. Igualmente en los pasos inferiores de los tramos de vía pecuaria que coincidan con Arroyos se habilitará un camino de unos 4 metros de ancho para facilitar los usos compatibles de la Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.

Si el paso se comparte con paso de vías de servicio, la superficie destinada a vía pecuaria debe estar delimitada con estructuras que impidan que los vehículos invadan la vía pecuaria y permitan realizar los usos de las vías pecuarias en condiciones de seguridad estableciendo arcones de una anchura mínima de 4 m. y señalizando la vía pecuaria, considerando que si fuese necesario el paso de ganado se pueda cortar el tráfico y éste transitará por la calzada.

Respecto a las condiciones de acceso al paso, dentro de una banda de 12 metros se realizará un camino de acceso al paso a distinto nivel que debe estar perfectamente estabilizado con zahorras con una anchura mínima de 4 m, sin bordillos, y en condiciones de idoneidad y de seguridad como establece la Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid. Si se trata de un paso aéreo, la distancia máxima entre la vía pecuaria y el paso será de 150 metros. Los límites de esta banda de 12 metros estarán marcados con mojones de vías pecuarias. El resto de la superficie de dicha banda, no ocupada por el camino, será acondicionada con especies vegetales con una densidad y unas especies de acuerdo con las condiciones de la zona, las cuales se mantendrán al menos durante 5 años realizando las labores de conservación necesarias (reposición de marras, riegos, etc.).

El acceso al paso se realizará por rampas de pendientes aptas para el ejercicio de los usos legales de las vías pecuarias. Las pendientes longitudinales de los accesos serán las mínimas posibles, no superando en ningún caso el 8%. Las pendientes transversales serán las mínimas posibles no superando en ningún caso el 2%.

c) Pasos al mismo nivel: Los cruces al mismo nivel de vía pecuaria con viales rodados sólo se realizarán en cascos urbanos o cuando las condiciones de visibilidad y seguridad lo permitan en una carretera de un solo carril por sentido.

Con objeto de garantizar las condiciones de seguridad, es necesario tratar de un modo especial las intersecciones de vías pecuarias y carreteras, mediante sistemas que alerten a los usuarios de la vía pecuaria y moderen la velocidad de los vehículos motorizados. Considerando que si fuese necesario el

paso de ganado se pueda cortar el tráfico y éste transitará por la calzada. Por ello, se debe evitar la instalación de obstáculos (quitamiedos, vallados, hoyos) que impida el tránsito del ganado.

La anchura del paso al mismo nivel será de 12 metros o la anchura legal de la vía pecuaria en caso de que ésta sea menor de 12 m. En zona urbana ésta anchura podrá reducirse.

En los pasos al mismo nivel, la señalización tendrá las siguientes características: Zona Urbana: La calzada en la zona de cruce será de hormigón impreso y con un paso de peatones. En la vía pecuaria y a ambos lados de la calzada, señalización vertical y metálica con el texto "Vía pecuaria paso habilitado" situada en lugar visible y a ambos lados de la calzada. Se señalizará la calzada en el suelo con la leyenda "Paso vía pecuaria". Si es necesario se instalarán medidas para reducir la velocidad.

Zona No Urbana: La calzada debe estar diferenciada pintando el ancho habilitado para el cruce con la señalización correspondiente a un paso de peatones marcando en el suelo la leyenda "paso de vía pecuaria". Cumpliendo lo establecido en la ley de seguridad vial y en el código de circulación para el tránsito de ganado por vías públicas, se señalizará por medio de paneles con la inscripción "Cañada" que se colocará debajo de la señal de "Paso de animales domésticos", recogido en el artículo 149 del Reglamento General de la Circulación y al lado derecho de forma fácilmente visible para los conductores. Se instalarán también bandas sonoras de reducción de velocidad perpendiculares al eje de la calzada avisando a los conductores de la presencia de la intersección de la carretera con la vía pecuaria o cualquier otra medida para moderar la velocidad. En la vía pecuaria y a ambos lados de la calzada, señalización vertical y metálica con el texto "Vía pecuaria paso habilitado" situada en lugar visible e indicando el ancho habilitado como cruce al mismo nivel y la no prioridad del paso.

Si las instalaciones proyectadas no permiten realizar pasos al mismo o distinto nivel será necesario considerar la modificación de trazado de la vía pecuaria siguiendo el procedimiento que especifica la Ley 8/1998.

En cualquier caso, la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental, así como el correspondiente Estudio Informativo deberán considerar los siguientes aspectos:

- Se deberán identificar, describir y evaluar los probables efectos significativos que el Proyecto tendrá sobre la red de vías pecuarias actualmente existente. Para ello, se analizarán distintas alternativas que sean técnica y ambientalmente viables. Dentro del estudio de posibles efectos sobre las vías pecuarias se analizará la incidencia de las alternativas sobre la continuidad y transitabilidad por la vía pecuaria en condiciones de rapidez, comodidad y seguridad. Estos impactos formarán parte de la matriz de impacto ambiental.

El impacto sobre las vías pecuarias se ha analizado en el EIA y forma parte de la matriz de impacto ambiental, tanto en fase de construcción como en fase de explotación.

- Asimismo se incluirán las medidas previstas por el Proyecto para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, contrarrestar los posibles efectos negativos sobre las vías pecuarias derivados de la aplicación del Proyecto. Todas estas medidas estarán basadas en el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 8/1998, asegurando en todo momento la continuidad y transitabilidad de la vía pecuaria y garantizando los usos establecidos legalmente. Estas medidas preventivas y correctoras estarán suficientemente desarrolladas y con suficiente nivel de detalle, incluyendo planos y presupuestos específicos, tanto en el Estudio de Impacto Ambiental como en el Estudio Informativo. Para la resolución de cortes con vías pecuarias se diseñarán pasos a distinto nivel de acuerdo con lo especificado en el presente informe.

En el apartado "Vías pecuarias" del EsIA se incluye el inventario de las vías pecuarias del ámbito de estudio. Asimismo, en el apartado "Impactos sobre las vías pecuarias" se analiza el posible impacto sobre los mismos, incluyendo su reposición.

- *El Programa de Vigilancia Ambiental incluirá los controles necesarios para llevar a cabo el seguimiento de las medidas propuestas anteriormente.*

El programa de Vigilancia ambiental incluye el control del seguimiento de las medidas propuestas por el EsIA.

17 DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS. CONSEJERÍA DE TRANSPORTES., VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS. COMUNIDAD DE MADRID

Se Informa que el proyecto "ADECUACIÓN, REFORMA Y CONSERVACIÓN DE LA AUTOVÍA A-5, DEL SUROESTE. TRAMO: PK 10+000 AL PK 74+000. TIMM VARIOS (MADRID)" y su evaluación de impacto ambiental deberán tener en consideración las siguientes actuaciones previstas por esta Dirección General:

- *"Proyecto de construcción: Duplicación M-404. Tramo: A-5 (Navalcarnero) - pk 10+500 (El Álamo)", redactado en el año 2009.*
- *"Proyecto de duplicación de la carretera M-600. Tramo: M-503 a A-5", redactado en marzo de 2010.*

En el Anteproyecto se remodela el enlace con la M-404, Navalcarnero Centro, con un enlace tipo diamante, que se conecta a la carretera existente. La glorieta que conecta a la carretera M-600, en el Enlace Oeste no se afecta en el proyecto.

Se Informa que el proyecto y su evaluación de impacto ambiental, deberán respetar la normativa de aplicación, que es la Ley 3/91, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid y su Reglamento, aprobado por Decreto 29/93, de 11 de marzo, y la Orden de 3 de abril de 2002 que desarrolla el Reglamento en materia de accesos a las carreteras de la Comunidad de Madrid.

El Anteproyecto se engloba en el ámbito de titularidad de las carreteras del Ministerio de Fomento, aplicando la normativa vigente.

El proyecto y su evaluación de Impacto ambiental, que se remitan a esta Dirección General para la emisión del informe pertinente, deberán contener planos específicos de carreteras en los que se deberán reflejar a una escala adecuada y debidamente acotadas las actuaciones previstas y las franjas de terreno correspondientes al dominio público de las carreteras competencia de la Comunidad de Madrid. Se recuerda que las mediciones se realizan a partir de la arista exterior de la explanación.

Con carácter general se informa que en todos aquellos enlaces con ramales directos existentes se deberán mantener dichos movimientos directos, Informando desfavorablemente su transformación a ramales Indirectos.

En aquellos enlaces en los que no existan ramales directos, se deberá aportar el estudio y evaluación por parte del Ministerio de Fomento de la transformación de los enlaces para conseguir los movimientos directos de conexión de las carreteras autonómicas con la autovía A-5.

Se han adecuado los enlaces existentes a tipo diamante, en la medida de lo posible, completando así todos los movimientos.

Se informa que el proyecto y su evaluación de impacto ambiental deberán contener un Estudio de Tráfico y Movilidad que Incluya un estudio de niveles de servicio en la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid, así como en sus enlaces e Intersecciones, en el escenario operacional y post-operacional, identificando los problemas de capacidad y de niveles de servicio, evaluando las necesidades a satisfacer por las nuevas demandas Inducidas y proponiendo soluciones que permitan cubrir dichas necesidades.

Se incluye en el Anteproyecto el Estudio de Tráfico realizado.

ANEXO 1: DOCUMENTO DE ALCANCE Y ALEGACIONES

1 DOCUMENTO DE ALCANCE



MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

SECRETARÍA DE ESTADO
DE MEDIO AMBIENTE

DIRECCIÓN GENERAL
DE BIODIVERSIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL

SGEA/JHG/20180044

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE BIODIVERSIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL, POR LA QUE SE FORMULA EL DOCUMENTO DE ALCANCE PARA LA EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PROYECTO "ADECUACION, REFORMA Y CONSERVACION DE LA AUTOVIA A-5, DEL SUROESTE. TRAMO: P.K. 10+000 AL P.K. 74+000. TTMM. VARIOS (MADRID Y TOLEDO)".

Esta Dirección General ha recibido, procedente de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental (EslA) del proyecto "Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-5, del suroeste. Tramo: P.K. 10+000 AL P.K. 74+000. TTMM. Varios (Madrid y Toledo)", promovido por el mencionado organismo, acompañada del documento inicial del proyecto, en virtud del artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

De acuerdo con el artículo 5.1.c) del Real Decreto 895/2017, de 6 de octubre, tras la modificación efectuada por el Real Decreto 595/2018, de 22 de junio, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, corresponde a la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación ambiental de proyectos de competencia estatal.

Una vez cumplido el trámite de consultas sobre el documento inicial del proyecto, se procede a formular la amplitud y nivel de detalle que debe tener el correspondiente EslA, que contendrá, al menos, la información que se requiere en el apartado 1 del artículo 35 de la Ley 21/2013, en los términos desarrollados en el anexo VI de la citada ley, y contemplar, entre otros, los siguientes aspectos:

1. Justificación y objeto del proyecto.

Se deberá justificar adecuadamente la necesidad de ejecución del proyecto, indicando los objetivos que se persiguen con la puesta en marcha de las actuaciones proyectadas.

2. Alternativas a considerar.

Se deberá plantear un estudio de alternativas, técnica y económicamente viables, incluyendo la alternativa 0, o de no actuación, y una justificación de las principales razones de la solución adoptada, teniendo en cuenta los efectos ambientales.

El promotor indica que dadas las características del proyecto, consistente en la adecuación y remodelación de la autovía A-5 ya existente, no se plantean alternativas, llevándose a cabo la mayor parte de las actuaciones proyectadas en el dominio viario y en zona de expropiación. A este respecto el Ayuntamiento de Alcorcón, expone que con este proyecto no solo se debería garantizar la mejora de la conectividad y circulación de vehículos, sino que se debería dar también un impulso a políticas de movilidad sostenible. Por ello, cree que el promotor debería



considerar la posibilidad de estudiar alternativas de fomento del transporte público, que puedan conducir a una reducción del flujo de vehículos, mejorando tanto la movilidad como los parámetros ambientales de calidad del aire y ruido, todo ello en colaboración con la Comunidad de Madrid y los Ayuntamientos implicados. Asimismo, indica que debería estudiar la posible y futura funcionalidad de las vías afectadas (M-40, M-50 y M-506) que podría influir en el trazado y características definitivas de la remodelación a ejecutar. Sugiere también, que el análisis de alternativas debería incluir un escenario en el que se proponga un cambio del modelo de movilidad convencional existente en la actualidad, a un modelo donde se puedan diseñar carriles específicos para el transporte público en autobús, carriles prioritarios para vehículos con alta ocupación, carriles reversibles según la ocupación de cada sentido, diseño de nodos de interconexión y sus respectivos accesos entre distintos sistemas de transportes públicos, análisis pormenorizado de la movilidad de los distintos municipios involucrados, procurando su conexión con carriles bici en los arcones de las vías de servicio, etc.

3. Descripción de las actuaciones.

Deberá realizarse la descripción precisa de todas las actuaciones proyectadas y de las infraestructuras necesarias que componen cada una de las alternativas estudiadas. Se describirán las acciones que componen el proyecto y que serán susceptibles de generar impactos en el lugar de actuación y en sus proximidades. También deberán describirse con detalle las zonas auxiliares de obra, así como las de préstamo y vertedero, en su caso.

El Ayuntamiento de Madrid remarca que en el EslA, se deberán describir de forma precisa y detallada todas las actuaciones proyectadas en su municipio (no incluidas en el documento inicial), señalando por puntos kilométricos el origen del proyecto, la localización exacta del tercer carril, de las vías de servicio, de los enlaces y de los taludes generados. También se describirán los materiales a utilizar, la delimitación y cuantificación del suelo a ocupar y de otros recursos naturales, cuya eliminación o afectación será necesaria para la ejecución del proyecto.

4. Efectos ambientales más significativos. Estudios necesarios para su evaluación.

El EslA deberá incluir un inventario y una caracterización de los elementos del medio previa a la fase de construcción. Este inventario tendrá en cuenta todos los elementos susceptibles de verse afectados por el proyecto que permita el posterior análisis de todos los impactos que se produzcan a tenor de estos trabajos. Deberá realizarse un inventario detallado de los elementos presentes en el área afectada por el proyecto y que a continuación se explican, así como los efectos ambientales más significativos que se puedan generar sobre ellos.

Flora. Hábitats de interés comunitario. Fauna.

Se deberá incluir un inventario de todas las especies presentes en la zona, especificando el grado de protección de cada una de ellas en función de la Directiva 92/43/CEE, la Directiva 2009/147/CE, el Catálogo Español de Especies Amenazadas, el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla – La Mancha y el Catálogo Regional de Especies



Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres, y de Árboles Singulares de la Comunidad de Madrid.

De igual manera, el EsIA deberá incluir un inventario de los hábitats de interés comunitario presentes, así como cartografía que los represente adecuadamente. A este respecto, la D. G. del Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, indica que en el ámbito de estudio, están presentes hábitats de interés comunitario tales como: 6220 (*) 'zonas subestépicas de gramíneas y anuales Thero-Brachypodietea', 5330 'Matorrales termomediterráneos y pre-estépicas', 6430 'Megaforbios eutrofos hidrófilos', 92 A0 'Bosques de galería de Salix alba y Populus alba'; y 6420 'Prados húmedos mediterráneos de hierbas alta'.

Este mismo órgano directivo, señala que la A-5 atraviesa el área crítica del águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*) a su paso por la Comunidad de Madrid.

También en relación con esta ave rapaz, catalogada como en peligro de extinción, la Dirección Provincial en Toledo de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Castilla – La Mancha, señala que en la zona de influencia del proyecto, se han instalado en los últimos años 4 parejas, habiéndose detectado nidos a unas distancias de entre 400 y 1500 m a la autovía actual (entre los puntos kilométricos 53 y 64 aproximadamente). La realización de las obras puede afectar negativamente a la reproducción de las mencionadas parejas, si se producen los trabajos durante la época de cría (marzo – julio) en zonas próximas a los nidos.

De igual manera, la Dirección Provincial indica que se deberá tener en consideración que la zona de influencia del proyecto tiene especial interés para la avifauna esteparia por poseer un hábitat adecuado para estas especies.

El mismo organismo señala, que en la provincia de Toledo se ha localizado una población reproductora lince ibérico (*Lynx pardinus*), como resultado del actual proyecto de reintroducción de la especie y su posible futura expansión hacia el norte de la provincia.

Como solicita el Ayuntamiento de Madrid, deberá incluirse un inventario detallado de las zonas verdes y arbolado afectado directamente por el proyecto, indicando su precisa localización, número de ejemplares y demás características, que permitan conocer su estado, prestando especial atención a las zonas citadas en su informe.

Espacios naturales protegidos. Red Natura 2000.

Deberán identificarse los espacios de la Red Natura 2000 del entorno, así como el resto de espacios naturales protegidos existentes, tanto de la Comunidad Autónoma de Madrid como en la de Castilla – La Mancha.



Como señala la D. G. del Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, la infraestructura atraviesa el Parque Regional del Curso Medio del río Guadarrama y su entorno, y la ZEC "Cuenca del río Guadarrama" (ES3110005). Próximas al trazado, se identifican la ZEC "Cuenca de los ríos Alberche y Cofio" (ES3110007) y la ZEPA "Encinares del río Alberche y Cofio" (ES0000056).

Con respecto a la provincia de Toledo, el trazado se encuentra en las cercanías de las ZEC/ ZEPA, "Sotos del río Alberche" (ES4250014), "Sierra de San Vicente y Valles del Tiétar y Alberche" (ES4250001), "Pinar de Almorox" (ES0000391) y de la ZEPA "Área Esteparia de la margen derecha del Guadarrama" (ES0000435).

Paisaje.

Se analizará el paisaje del entorno de la actuación, así como la posible afección sobre el medio perceptual, tanto en la fase de obras como en la de explotación. Se deberán describir y cartografiar las unidades de paisaje establecidas, teniendo en cuenta sus elementos componentes y las condiciones de visibilidad, destacando las de mayor valor paisajístico. Se deberá valorar el paisaje en función de su calidad y fragilidad.

Se tendrán en cuenta las recomendaciones realizadas por la D. G. de Planificación Territorial y Sostenibilidad de la Consejería de Fomento de Castilla – La Mancha, en materia de paisaje, dando cumplimiento al Convenio Europeo de Paisaje, ratificado por España el 26 de noviembre de 2007, y a la Estrategia Territorial Europea.

Geomorfología y suelos.

Se realizará un análisis de la geomorfología y medio edáfico de la zona de actuación, así como de las posibles repercusiones sobre el mismo. Se deberán inventariar y cartografiar los tipos de suelo, con referencia a sus características ecológicas y productivas; se localizarán cartográficamente, en su caso, los de mayor valor.

Se deberá valorar pormenorizadamente el movimiento de tierras previsto.

Residuos.

Como indica la S. G. de Residuos del Ministerio para la Transición Ecológica, este proyecto supone un foco de generación importante de residuos de construcción y demolición (RCD). La documentación presentada por el promotor no identifica ni sus tipos ni sus cantidades, hecho que también ha expuesto la D.G. del Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid.

La ya citada Subdirección General de Residuos, informa que al proyecto le son de aplicación tanto la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados como el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de



construcción y demolición (también reseñado en el informe del Ayuntamiento de Alcorcón). La primera de las normas establece que todos los RCD sean gestionados adecuadamente, por gestor autorizado. El Real Decreto 105/2008, establece las obligaciones que debe cumplir el promotor de la obra, entre las que destacamos que el proyecto deberá incluir un Estudio de Gestión de los RCD.

En relación con lo expuesto anteriormente, indicar que el EsIA deberá contener, al menos, información sobre:

- Tipos y volúmenes de los residuos que se prevé generar. Para ello, puede ser necesario caracterizarlos, para saber si contienen sustancias peligrosas o no. Asimismo, hay que tener en cuenta el esponjamiento de las tierras excavadas.
- Las medidas para la separación de residuos en obra.
- Actividades de gestión a realizar por gestores autorizados para dichos residuos.
- Medidas para separar de forma individualizada las siguientes fracciones de RCD, cuando se superen la cantidades indicadas en el artículo 5.5 del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero: hormigón; ladrillos; tejas y cerámicos; metal; madera; vidrio; plástico; papel y cartón y residuos peligrosos.
- Se recomienda realizar un análisis de las cantidades de residuos generados en los movimientos de tierras y no reutilizados en la propia obra para valorar su posible uso, entre otros, en otras obras, o como material de relleno en zonas mineras.

Por otra parte, se tendrán en cuenta las recomendaciones de la D. G. de Planificación Territorial y Sostenibilidad de la Consejería de Fomento del Gobierno de Castilla-La Mancha, que en cuanto a los materiales a utilizar en fase de ejecución, indica que, siempre que sea técnica y económicamente viable: se estudiará en lo posible su idoneidad teniendo en cuenta el ciclo de vida del producto, usando los de mayor vida útil; se aprovechará el suelo existente; se emplearán materiales absorbentes de gases contaminantes y se usarán residuos, subproductos y reciclaje "in situ". También expone que se deberá realizar un tratamiento adecuado de las grasas antes del vertido de la red de drenaje al terreno. Informar también, que la D. G. de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, realiza observaciones en este mismo sentido.

Hidrología.

Se tendrán en cuenta todas las sugerencias contenidas en el informe elaborado por la Confederación Hidrográfica del Tajo, en el ámbito de sus competencias, a la hora de realizar el inventario y análisis de repercusiones sobre la hidrología del entorno.

De igual manera, se tendrán en consideración lo informado por la D. G. del Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, indicando que la infraestructura viaria cruza, además de los cursos de



agua que se citan en el documento inicial aportado por el promotor, los siguientes: el arroyo de El Soto, arroyo de La Solana, arroyo de la Fuente del Sapo y otros de menor entidad, pudiéndose afectar también al arroyo Fuente Juncal.

Atmósfera. Calidad del aire y ruido.

Se deberá realizar un estudio acústico en función de la normativa vigente en materia de ruido, tanto en la fase de obras del proyecto, como en la fase de explotación, teniendo en cuenta la proximidad a zonas urbanas o residenciales.

En particular, y a petición del Ayuntamiento de Madrid, deberá realizarse un estudio acústico con mediciones de los niveles sonoros preoperacionales que permita su posterior comparación con los niveles previstos en fase de explotación. Se cuantificará la población previsiblemente afectada, como consecuencia del acercamiento de la vía. La predicción de los niveles sonoros postoperacionales deberá tener en cuenta la intensidad del tráfico, el porcentaje de vehículos pesados, la modificación de la velocidad de circulación, la altura de las edificaciones y la escasa distancia entre éstas y la vía. Se deberán analizar en detalle las afecciones acústicas en los puntos sensibles del trazado, con objeto de garantizar el cumplimiento de los límites sonoros legalmente establecidos. En este sentido, se deberá valorar, el aumento de la afección acústica con la realización de las actuaciones en el entorno del cruce de la autovía M-40 con la A-5.

Por otra parte, también deberán tenerse en consideración las indicaciones del Ayuntamiento de Alcorcón, que en su Mapa Estratégico de Ruido, ha identificado la A-5 como la vía de mayor impacto acústico en el municipio. Este Ayuntamiento informa además, de la existencia de quejas vecinales continuas por el ruido de esta autovía.

La D. G. de Carreteras y Transportes de Castilla-La Mancha, informa que el EsIA a elaborar, deberá presentar un estudio de afecciones acústicas sobre las carreteras de titularidad autonómica en el entorno del cruce con la autovía A-5.

Igualmente, se estudiarán las afecciones sobre la calidad del aire derivadas del incremento en las emisiones esperables, tanto en fase de obras como de explotación.

Cambio climático.

Se realizará un estudio de los efectos del proyecto sobre el cambio climático. La Oficina Española del Cambio Climático (OECC) indica que no se ha considerado ninguna variable de cambio climático en la documentación aportada, ni las proyecciones climáticas de las condiciones previstas y establecidas por la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) para el área afectada que, en este caso y por la longitud del trazado, sí es posible que incidan sobre los aspectos hidrológicos ambientales de acuerdo con el documento de la Estrategia Europea de Adaptación al Cambio Climático.



Asimismo, informa que no se han calculado los consumos propuestos de las unidades de obra, detalladas en los Pliegos Generales Técnicos de Carreteras.

La citada oficina sugiere también, que el EsIA se complete incluyendo el cálculo de la huella de Carbono de la autovía, para las obras asociadas a este proyecto.

Patrimonio cultural.

La D. G. de Patrimonio Cultural de la Consejería de Turismo y Deportes de la Comunidad de Madrid, informa de la afección a Bienes inventariados en el Catálogo Geográfico de Bienes Inmuebles del Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid, a saber: "Puente Carril Toledano", bien de interés patrimonial; "Trincheras Sur carretera de Extremadura", bien de interés patrimonial y yacimiento arqueológico documentado y "Mangigordo", área de dispersión de materiales arqueológicos.

El promotor deberá seguir las indicaciones del mencionado organismo respecto a la actuación arqueológica a realizar (estudio documental y prospección). Los resultados del estudio arqueológico global deberán contemplarse en el EsIA, y tenerse en cuenta para el planteamiento del proyecto definitivo, señalando las medidas correctoras tendentes a evitar afecciones sobre el patrimonio histórico.

Montes de utilidad pública y vías pecuarias.

Deberán inventariarse las vías pecuarias interceptadas por las actuaciones, así como los montes de utilidad pública, en su caso, detectándose los posibles impactos que sobre ellos se puedan producir.

La Dirección Provincial en Toledo de la Consejería Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Castilla-La Mancha, informa que las actuaciones que afecten a vías pecuarias identificadas, deberán solicitar y obtener previamente su pertinente autorización, que en su caso establecerá el condicionado que proceda.

Por otra parte, se realizarán las correcciones oportunas en cuanto a la enumeración de las vías pecuarias, dados los errores detectados por la D. G. del Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid. Este mismo organismo señala para su consideración, que la carretera atraviesa monte preservado durante 175 m y linda con el Monte Consorciado 2016 "Dehesa de Mari Martín".

Planeamiento urbanístico.

Deberá analizarse la compatibilidad de las actuaciones previstas con el planeamiento urbanístico de todos los municipios afectados.



En particular, deberá tenerse en cuenta el informe del Ayuntamiento de Madrid, que señala ciertas incompatibilidades con los ámbitos APE 10.08-RP Colonia Militar Cuatro Vientos, UNS 04.07-RP Remate Sur Campamento y APR 10.01 La Medina. Asimismo, se reseña la previsión de este mismo Ayuntamiento de actuar en el tramo de la A-5 comprendido entre la Avenida de Portugal (Túnel) y Cuatro Vientos, para mejorar la seguridad vial y la permeabilidad peatonal, así como reducir la contaminación acústica. Habida cuenta de la colindancia de esta vía urbana con el tramo objeto de actuación, deberá analizarse la compatibilidad de ambos proyectos.

Por otra parte, según informa la D. G. del Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, además de no haberse tenido en cuenta el planeamiento urbanístico de la ciudad de Madrid, tampoco se ha considerado el de Arroyomolinos; en consecuencia, ambos deberán valorarse en el EsIA.

Infraestructuras.

Deberán describirse y localizarse las diversas infraestructuras que puedan resultar afectadas por la actuación, determinándose la incidencia sobre las mismas.

Como indica en su informe la D. G. de Infraestructura del Ministerio de Defensa, las actuaciones a realizar en el entorno del km 11 de la A-5, podrían afectar a la Zona Próxima de Seguridad de la base aérea de Cuatro Vientos (Madrid), lo que deberá ser tenido en cuenta en el planteamiento y ejecución del proyecto.

Por otra parte, se tendrán en consideración las carreteras mencionadas en el informe de la D. G. de Carreteras y Transportes de la Consejería de Fomento de Castilla – La Mancha, utilizando su correcta designación.

Efecto barrera.

Según señala el Ayuntamiento de Alcorcón, las infraestructuras lineales provocan un efecto barrera en los municipios que atraviesan, dificultando el paso de personas, ciclistas e incluso vehículos. En el caso de Alcorcón se acentúa por la presencia de la línea de ferrocarril de Cercanías C-5.

Evaluación de riesgos.

El EsIA deberá incluir un análisis de riesgos ambientales de la actuación.

5. Medidas correctoras.

Tal y como establece la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el EsIA debe incluir una propuesta con las medidas, tanto preventivas, como correctoras y compensatorias, en función de cada impacto detectado en la evaluación ambiental y generado por la ejecución y explotación del conjunto de las actuaciones del proyecto.



Como indica el Ayuntamiento de Madrid, estas medidas deberán diseñarse para las fases de obras y explotación, incluyendo un conjunto de indicadores que permitan verificar su eficacia. Deberán presupuestarse e incluirse en el proyecto de construcción como apartado específico.

Las medidas preventivas, correctoras y compensatorias deberán quedar totalmente definidas y desarrolladas en el EslA. A continuación se recogen algunas de las medidas citadas por los consultados:

- El EslA deberá incluir medidas específicas para la mitigación del efecto previsto de la actuación sobre el cambio climático.
- Se tendrán en cuenta las observaciones realizadas en el informe de la Confederación Hidrográfica del Tajo en el ámbito de sus competencias.
- A petición del Ayuntamiento de Madrid, se hará especial hincapié en las actuaciones y medidas correctoras a adoptar para atenuar los niveles de ruido soportados por los vecinos de las viviendas de la "Colonia Dehesa del Príncipe" y la "Colonia Militar Cuatro Vientos". Se deberán incluir, además, las medidas previstas en fase de obra.
- Como indica el Ayuntamiento de Alcorcón, deben implementarse medidas correctoras adecuadas, tanto en fase de obras como de explotación para la corrección de los niveles acústicos en los puntos de mayor impacto detectados (instalación de pantallas acústicas en determinadas zonas, uso en esas zonas de pavimentos de bajo nivel de emisión acústica, limitación de velocidad vehículos, ...). Igualmente, se estudiarán las medidas para mitigar afecciones sobre la calidad del aire derivadas del incremento en las emisiones esperables, tanto en fase de obras como de explotación.

De igual manera, el Ayuntamiento de Alcorcón indica que se deberá prestar una atención especial a los accesos peatonales, ciclistas y para vehículos, previstos en el proyecto con vistas a reducir en lo posible, el efecto barrera que genera esta infraestructura.

- Teniendo en cuenta las recomendaciones de la D. G. de Planificación Territorial y Sostenibilidad de la Consejería de Fomento de Castilla – La Mancha, en la planificación del proyecto se deberán introducir criterios que permitan reducir el consumo de combustible y las emisiones de contaminantes asociadas.
- Como indica la Dirección Provincial en Toledo de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Castilla – La Mancha, la existencia de nidos de águila imperial ibérica deberá ser tenida en consideración en el desarrollo del proyecto, planificación y ubicación de zonas de préstamos, vertidos, acopios, etc, según lo establecido en el Plan de Recuperación para esta especie en Castilla – La Mancha (Decreto 275/2003). De acuerdo al mismo Plan, en los tramos situados a menos de 1 km de los territorios activos cada año, deberán evitarse los trabajos en periodo de cría, sin perjuicio de la posible aplicación de otras medidas necesarias. Los servicios provinciales deberán ser consultados de forma previa a los trabajos con suficiente



antelación con objeto de establecer las zonas concretas para la aplicación de las medidas.

De igual manera, expone que los pasos de fauna se deberán incorporar al proyecto y especificar la ubicación actual y las mejoras previstas en los mismos, teniendo en consideración la actual presencia en la provincia de Toledo, de una población reproductora de *Lynx pardinus* (lince ibérico) a resultas del actual proyecto de reintroducción de la especie, y su posible futura expansión hacia el norte de la provincia.

También señala, que en el diseño de las pantallas acústicas, deberá contemplarse el riesgo de colisión de las aves, debiendo construirse de modo que sean visibles para las mismas, evitando las transparentes.

- Se deberán seguir las directrices especificadas en los informes de los organismos competentes en materia de patrimonio cultural, montes de utilidad pública y vías pecuarias.

6. Contenido mínimo del programa de vigilancia ambiental.

El programa de vigilancia ambiental establecerá un sistema que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas, preventivas y correctoras, tanto durante la fase de construcción, como de explotación. Este programa atenderá la vigilancia durante la fase de obras y el seguimiento durante la fase de explotación del proyecto.

7. Otras consideraciones.

Se recuerda que el artículo 35.f) de la Ley 21/2013 dispone que el EslA debe incluir un resumen del estudio y conclusiones en términos fácilmente comprensibles. Los términos del contenido del documento de síntesis están también desarrollados en el anexo VI de dicha Ley.

De conformidad con el artículo 16.1 de la Ley 21/2013, el EslA deberá identificar a su autor o autores, indicando su titulación y, en su caso, profesión regulada. Además, deberá constar la fecha de conclusión y firma del autor.

Asimismo, a la presente Resolución, se acompaña copia de las contestaciones recibidas a las consultas realizadas, al objeto de que sean consideradas y que el EslA refleje la forma en que se han tenido en cuenta. Las respuestas recibidas son las siguientes: D.G. de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura, Turismo y Deportes. Comunidad de Madrid; D.G. de Sostenibilidad y Control Ambiental. Medio Ambiente y Movilidad y D.G. de Planeamiento y Gestión Urbanística. Desarrollo Urbano Sostenible ambas del Ayuntamiento de Madrid; D.G. de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio. Comunidad de Madrid; D.G. de Carreteras y Transportes. Consejería de Fomento. Castilla-La Mancha; Confederación Hidrográfica del Tajo (MAPAMA); Oficina Española de

2 D.G. DE PATRIMONIO CULTURAL. CONSEJERÍA DE CULTURA, TURISMO Y DEPORTES. COMUNIDAD DE MADRID



Cambio Climático; Ayuntamiento de Alcorcón (Madrid); D.G de Infraestructura. Ministerio de Defensa; S.G. de Residuos (MAPAMA); Dirección Provincial en Toledo. Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural. Junta de Castilla-La Mancha y D.G. de Planificación Territorial y Sostenibilidad. Consejería de Fomento. Castilla-La Mancha.

Una vez realizado el EsIA, deberá remitir al Órgano Sustantivo del proyecto, al menos una copia en soporte informático, en formato pdf, así como la cartografía descriptiva del proyecto utilizada en el estudio de impacto, en formato compatible con Arcgis.

Asimismo, se requiere, para la publicación de la declaración de impacto ambiental en el Boletín Oficial del Estado, la presentación de un croquis de localización del proyecto y sus alternativas, con los siguientes requisitos:

- Formato PDF.
- En una de sus esquinas superiores (derecha o izquierda) debe contener un pequeño marco con la ubicación del proyecto a pequeña escala (normalmente pequeño mapa provincial con capital y nombre provincia).
- Principales elementos del proyecto, representados de forma esquemática.
- Flecha de orientación del norte.
- Líneas de términos municipales, con nombre del término.
- Núcleos urbanos.
- Otros elementos que faciliten la orientación del lector (sólo cuando ayuden a localizar el proyecto: carreteras principales, ríos, embalses, línea de costa...).
- Evitar el empleo de copias escaneadas de mapas convencionales, de ortofotografías, u otros soportes que contengan una información prolija y que no sean reproducibles con la calidad requerida en el BOE.

Madrid, a 13 de Julio de 2018

EL DIRECTOR GENERAL
DE BIODIVERSIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL

Francisco Javier Carrón de Mesa

20180014

Comunidad de Madrid

REGISTRO DE SALIDA
Ref: 09/754756.9/18 Fecha: 24/05/2018 12:38

Consejería de Cultura, Turismo y Deporte
Registro de Cultura, Turismo y Deportes
Destino: Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente

Nº EXPTE.: INF/0097/2018
 Nº REG.: 09/441090.9/18
 TIPO: Consulta ambiental
 ASUNTO: Adecuación reforma y conservación de la autovía A-5, del suroeste Tramo P.K. 10+000 al P.K. 74+0000 TTMM Varios (Madrid)
 INTERESADO: Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente
 MUNICIPIO: Varios (Madrid)

R.AUX. MAGRÍCULT. Y PESCA,
ALIMENTACIÓN Y M.AMBIENTE (SJC)

HOJA INFORMATIVA PARA ACTUACIONES ARQUEOLÓGICAS

Datos de la propiedad/solicitante:
 Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente
 Plaza de San Juan de la Cruz s/n
 28071-Madrid

R.AUX. MAGRÍCULT. Y PESCA,
ALIMENTACIÓN Y M.AMBIENTE (SJC)

Entrada 20180010020416
31/05/2018 11:36:39

Protección:
 El proyecto afecta a los siguientes Bienes inventariados en el Catálogo Geográfico de Bienes Inmuebles del Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid:

- "Puente Carril Toledano". Bien de Interés patrimonial, inventariado en dicho Catálogo Geográfico de Bienes Inmuebles del Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid como CM/0000/004
- "Trincheras Sur carretera de Extremadura". Conjunto de trincheras inventariadas como Bien de Interés Patrimonial y yacimiento arqueológico documentado (CM/0092/049)
- "Mangigordo". Área de dispersión de materiales arqueológicos, inventariado como CM/0096/011

Actuaciones:
 Esta Hoja Informativa describe el contenido de una primera fase de actuación arqueológica consistente en un estudio documental y una prospección.
 En función de los resultados obtenidos en esta primera fase, esta Dirección General de Patrimonio Cultural definirá sucesivas actuaciones arqueológicas con el fin de evitar cualquier tipo de afección sobre el patrimonio y encaminadas a su protección y conservación.
 Los resultados del estudio arqueológico global deberán contemplarse en el Estudio de Impacto Ambiental, siendo tenidos en cuenta a la hora de plantear el proyecto definitivo, señalando las medidas correctoras tendentes a evitar afecciones sobre el patrimonio histórico.
 El Estudio de Impacto Ambiental, con el capítulo relativo al patrimonio histórico integrado, deberá ser informado por esta Dirección General.

1. **Análisis documental:** cartografía (Histórica, geológica, topográfica, de usos del suelo, de planeamiento vigente...), fotografía aérea, bibliografía, información oral, consulta del Catálogo Geográfico de Bienes Inmuebles del Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid y expedientes de actuación, así como cualquier otra información de carácter histórico-arqueológica en relación con la zona de actuación.

Dado que el trazado afecta directamente a bienes protegidos, se consultarán los expedientes relacionados con dichos asentamientos con el fin de plantear la estrategia de prospección y la realización de una base planimétrica con la superposición georreferenciada del trazado sobre los yacimientos documentados.

Dirección General de Patrimonio Cultural
C/ Arenal, 18 - 2ª Planta
28013 Madrid
Tf: 91 420 85 25 / 91 420 85 29

1



Se solicitará a la Dirección General de Patrimonio Histórico consulta de expedientes de actuación arqueológica relacionados en el área de estudio, así como la consulta de la Carta arqueológica.

2. **Prospección arqueológica** de superficie de cobertura total con el fin de evidenciar posibles restos en superficie que puedan reforzar la localización de los yacimientos catalogados en esta zona.

El trabajo de campo se realizará por un equipo de, al menos, tres personas, en bandas de 5 a 10 metros en zonas de escasa visibilidad y de 15 a 20 en las de visibilidad óptima. Se especificará en el informe correspondiente todos los parámetros e incidencias de la prospección y plano con las condiciones de visibilidad de las áreas prospectadas.

Se prospectará en una banda de, al menos, 100 metros desde el eje de la carretera ambos lados de la misma.

Las zonas en las que hay constancia de yacimientos arqueológicos y se prospectarán exhaustivamente con el fin de documentar la concentración y dispersión de materiales en superficie. Se reflejará en planimetría a escala 1/1000 mediante tramas que indiquen la localización y concentración de dichos materiales y la ubicación de posibles estructuras.

En cuanto al material arqueológico existente en superficie sobre el yacimiento, se realizará la recogida de una muestra representativa para una aproximación cronológica, procediéndose a su lavado, siglado, inventariado y documentación correspondiente.

Asimismo, se procederá a elaborar una ficha de registro de cada yacimiento, resto aislado o elemento etnográfico localizados.

Documentación solicitada:

La solicitud formal de actuación arqueológica por parte de la propiedad/promotor deberá ir acompañada de la siguiente documentación:

- a. Proyecto de actuación arqueológica.

El proyecto estará redactado por un profesional de la Arqueología especialista en el ámbito de las posibles afecciones al patrimonio y conformado por la propiedad o el interesado.

Al menos, deberá contener:

1. Descripción y delimitación del ámbito de actuación:
 - i. Plano de situación.
 - ii. Plano general del proyecto constructivo.
 - iii. Plano acotado con propuesta de actuación arqueológica/paleontológica (El polígono de la zona propuesta de actuación debe de ser entregado tanto en papel como en soporte digital.
 - iv. Fotografías del estado actual.
2. Antecedentes históricos y arqueológicos (y paleontológicos si procede) de la zona (la Dirección General de Patrimonio Cultural facilitará, a la dirección titular de la intervención, la consulta de la Carta Arqueológica de la Comunidad de Madrid de la zona afectada).



3. Informe geológico del ámbito de actuación (incluyendo en su caso informe geotécnico).

4. Metodología y técnicas razonadas.

5. Plan de trabajo.

6. Plazo de ejecución e inicio previsto.

7. Equipo y medios.

8. Responsabilidad en materia de seguridad e higiene en el trabajo y medidas a adoptar (incluir la póliza del seguro contratado).

9. Documento de conformidad con el proyecto de actuación arqueológica por parte de la propiedad o persona acreditada por la misma.

10. La dirección arqueológica de los trabajos deberá aportar documento original en el que figuren todas las autorizaciones emitidas por la Dirección General de Patrimonio Cultural que estén vigentes a fecha de la solicitud para la presente actuación).

11. Enumeración detallada de los documentos aportados.

Especialidad del arqueólogo: Prospecciones

El incumplimiento de cualquiera de las prescripciones recogidas en el permiso de excavación arqueológica llevará consigo la anulación del referido permiso sin perjuicio de la sanción administrativa que conlleve la infracción cometida, imposibilitando la emisión de Resolución Administrativa por parte de esta Dirección General de Patrimonio Cultural.

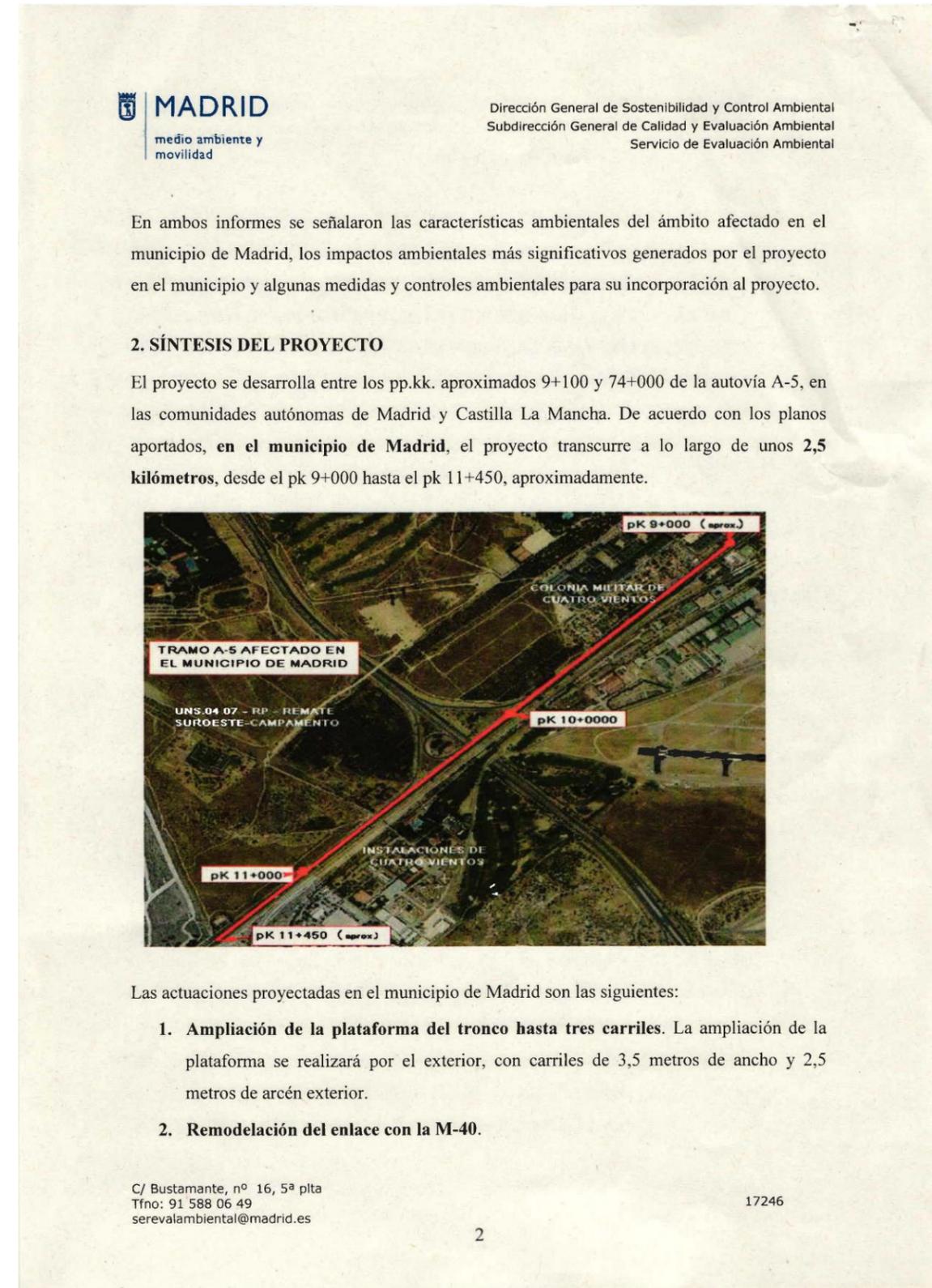
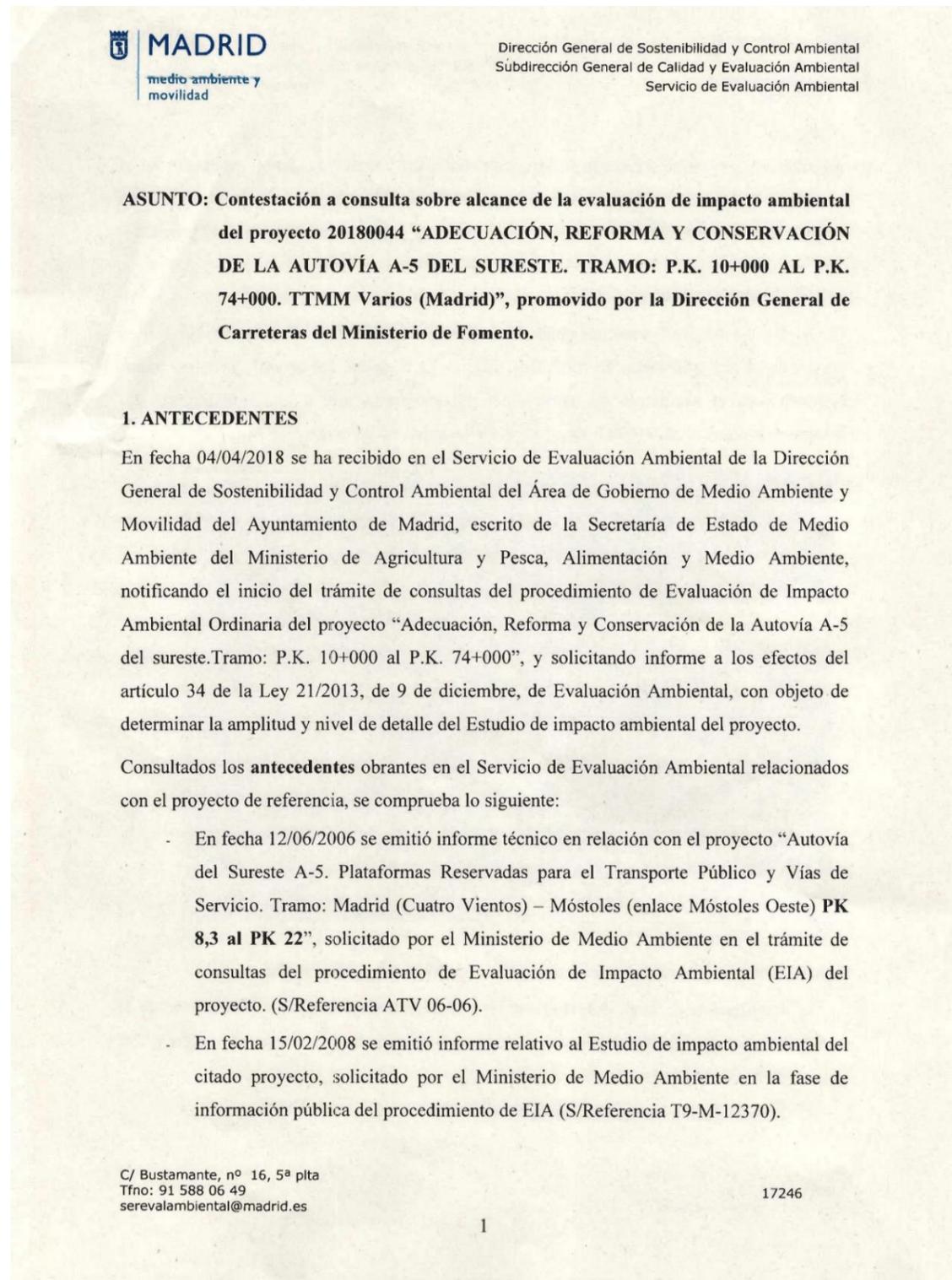
Esta Hoja Informativa tiene vigencia de seis meses.

En Madrid, a 21 de mayo de 2018,
LA JEFA DEL ÁREA DE PROTECCIÓN

Fdo.: Isabel Baquedano Beltrán

Se informa al interesado que en los sucesivos trámites deberá hacer referencia al número de expediente

3 DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL DEL ÁREA DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID



3. Vías laterales y vías de servicio

- Margen derecha, sentido Toledo:

- El inicio del proyecto se sitúa en torno al pk **9+100**, donde existe en la actualidad un ramal de transferencia de la vía lateral al tronco. Se proyecta una nueva vía lateral dando continuidad a la vía lateral existente, de un solo carril hasta el pk 9+820 donde se amplía a dos carriles.
- En el pk aproximado 10+000 se proyecta una salida directa desde el tronco de la autovía A-5 a la M-40 sobre la vía lateral, proyectándose un nuevo paso superior en el pk 10+130.
- La nueva vía lateral continúa por el enlace con la M-40 con una estructura adosada al tronco que también recoge el nuevo ramal de entrada de la M-40 a la Autovía A-5 (pk 10+300) y el carril de trenzado que se genera con el ramal de salida de la A-5 a la M-40 dirección Badajoz.
- El ramal directo de la M-40 a la A-5 sentido Toledo se modifica y se proyecta un paso superior en el pk 10+520 para cruzar la vía lateral. Este ramal conectará al tronco por el cuarto carril de trenzado que se genera con el nuevo ramal de transferencia de conexión de tronco a la vía lateral, aproximadamente en el pk 11+250.

En este tramo se proyecta también la reposición de los accesos en los pp.kk. 10+750 y 11+100 desde la nueva vía lateral, eliminando las actuales salidas directas.

- Margen izquierda, sentido Madrid

Se suprimirán los accesos directos existentes en el pk 11+500 y se proyecta una vía de servicio para realizar los movimientos desde San José de Valderas hasta su conexión con el viario existente que accede a la Escuela de Transmisiones, anulándose el acceso actual en el pk 10+740.

3. CONSIDERACIONES AMBIENTALES

La documentación consultada en la página web del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, constituye el **Documento de Inicio** del Anteproyecto de Adecuación, Reforma y Conservación de la Autovía A-5 entre los pp.kk. 10+000 y 74+000, presentado ante el órgano ambiental competente para iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria del proyecto.

Una vez examinado el Documento de inicio (**DI**) se considera que su contenido se ajusta al establecido en el artículo 34.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental. No obstante, teniendo en cuenta su carácter general y nivel de detalle correspondiente a un documento preliminar, no es posible determinar con la información proporcionada en esta fase, las posibles afecciones ambientales en el municipio de Madrid. Por otra parte, **el municipio de Madrid no se ha tenido en cuenta** en la mayor parte del documento, ya que no se ha considerado en el análisis de los factores ambientales del ámbito previsiblemente afectados por el proyecto (apartado 6.2 del documento), ni en la evaluación preliminar de los impactos ambientales generados (apartado 6.3), ni siquiera al definir la ubicación del proyecto (apartado 5.1) en el que se indica que *“los términos municipales atravesados en la Comunidad de Madrid son: Alcorcón, Móstoles y Navalcarnero. ...”*.

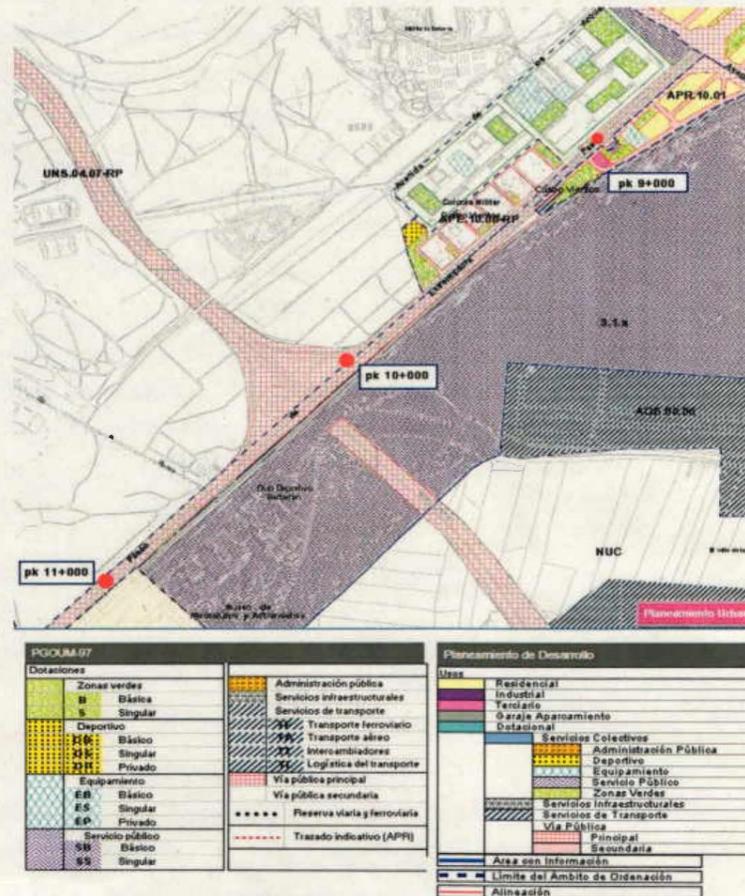
Sin embargo, según los planos aportados, el proyecto se inicia aproximadamente en el pk 9+100 de la A-5 perteneciente al municipio de Madrid, a la altura de la Colonia Militar de Cuatro Vientos y, desde aquí, se proyecta un nuevo carril en la vía lateral de la margen derecha, además de un tercer carril en el tronco de la autovía desde el pk aproximado 9+800. Del examen de los planos aportados se deduce que, en el tramo de Madrid, el tercer carril en ambos sentidos se ejecutará mediante la ocupación del suelo de la margen derecha de la autovía.

Por tanto, **será necesario que se valoren los factores ambientales existentes en el tramo del proyecto correspondiente al municipio de Madrid, que se evalúen los impactos ambientales previsiblemente generados y que se adopten las oportunas medidas preventivas y correctoras para su minimización.**

En relación con los **factores ambientales relevantes** previsiblemente afectados por el proyecto en el municipio de Madrid, hay que considerar, entre otros, los siguientes:

• **PLANEAMIENTO URBANÍSTICO**

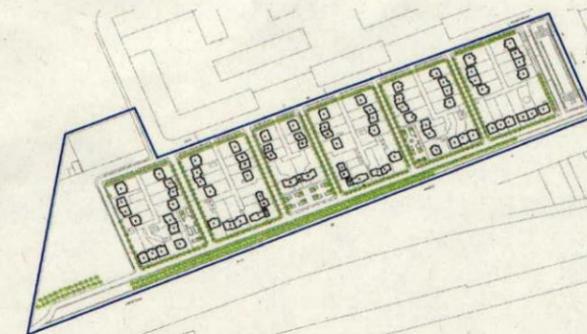
Las actuaciones proyectadas en el tramo de Madrid afectarán a los siguientes ámbitos de planeamiento urbanístico: APE 10.08-RP Colonia Militar Cuatro Vientos, UNS 04.07-RP Remate Sur Campamento y APR 10.01 La Medina.



El APE 10.08-RP Colonia Militar Cuatro Vientos, de uso característico residencial, es un área protegida perteneciente al **Catálogo de Elementos Protegidos** de Madrid, como **Colonia Histórica**, según el PGOUM.

Los criterios de ordenación para este ámbito parecen, a priori, incompatibles con las actuaciones proyectadas ya que la **normativa específica** para esta Colonia establece, entre otras cuestiones, en su artículo 3.5 que: *“El arbolado existente queda protegido como elemento integrante del medio ambiente urbano de esta Colonia y deberá ser mantenido y conservado para preservar el carácter singular y el tipo genérico de urbanización como ciudad-jardín”,* así como que *“La necesidad de suprimir algún ejemplar situado en la parcela deberá justificarse debidamente y su posible sustitución, estará condicionada, al compromiso de reposición por otro ejemplar de la misma especie y como mínimo de 20/22 cm. de perímetro de tronco en la misma parcela, y al cumplimiento de la Ordenanza General de Protección de Medio Ambiente Urbano”.*

El planeamiento de la Colonia Militar Cuatro Vientos incorpora, entre otros planos, el de *Protección y conservación del arbolado*, en el que puede observarse la doble alineación arbórea existente de separación con la autovía A-5.



Asimismo, el artículo 17.9.c de la normativa específica establece que *“En el área ajardinada dispuesta entre la N-V y la Colonia se establecerá una pantalla antirruidos, de gravedad, en la que se pueda formar un talud vegetal, que proteja*

del ruido y posibles accidentes. El resto se ajardinará y arbolará con las especies existentes ...”.

- **UNS 04.07-RP Remate Sur Campamento**, en el que el PGOUM-97 establece, para las áreas colindantes con la A-5 hasta el pk aproximado 10+500, “*la protección y desarrollo de áreas forestales con tratamientos de integración en la ordenación*”, siendo uno de los objetivos del planeamiento “preservar de recortes y afecciones por viarios las pocas áreas arboladas de una cierta entidad existentes en el ámbito, ...”.
- **APR 10.01 La Medina** de uso característico residencial, cuyo proyecto de urbanización (PU 10.439) fue aprobado en 2010, con edificios residenciales, zonas verdes y un intercambiador de transporte, en terrenos colindantes con la margen izquierda de la autovía.
- Por último, es necesario reseñar la previsión del Ayuntamiento de Madrid de actuar en el tramo de la A-5 comprendido entre la Avenida de Portugal (Túnel) y Cuatro Vientos, para mejorar la seguridad vial y la permeabilidad peatonal, así como reducir la contaminación acústica.

Teniendo en cuenta la colindancia de esta vía urbana prevista con el tramo objeto del actual proyecto de adecuación de la A-5, deberá analizarse la compatibilidad de ambos proyectos.

• VEGETACIÓN Y ARBOLADO

El arbolado existente en la Colonia Militar Cuatro Vientos de separación con la autovía A-5 se verá afectado en su totalidad, así como el Pinar de repoblación junto al nudo de la M-40, el pequeño encinar en la margen derecha (pk 10+300) y varios árboles y arbustos existentes en el entorno de acceso a la Venta de la Rubia, entre otros ejemplares.

Según el estudio de zonas verdes realizado en el año 2006, con motivo de la Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto “Autovía del Suroeste (A-5). Tramo: Madrid - Móstoles. Plataformas reservadas para el transporte público y vías de servicio”, en el

ámbito afectado del municipio de Madrid se localizan, **entre otros**, los siguientes ejemplares arbóreos:

- Desde el pk 9+000 al pk 10+000, margen derecha, se verían afectados 75 ejemplares de *Ulmus pumila* y *Populus alba* con un perímetro medio de 60 cm., a la altura de la Colonia Militar de Cuatro Vientos, y 550 ejemplares de *Pinus pinea* de 70 cm de perímetro, a la altura de la conexión con la M-40. En la margen izquierda se podrían ver afectados 15 ejemplares de *Ulmus pumila* con 50 cm de perímetro medio
- Desde el pk 10+000 al pk 10+950, margen derecha, se verían afectados 70 ejemplares de *Pinus pinea* con un perímetro medio de 70 cm y 25 ejemplares de *Ulmus pumila* con 60 cm de perímetro.

De acuerdo con la documentación aportada, el **actual proyecto** de adecuación y reforma de la A-5 se ejecutará, en el tramo correspondiente a Madrid, mediante la ocupación del suelo de la **margen derecha** de la autovía, lo que implicará una mayor ocupación de suelo en esta zona y **una mayor afección a la vegetación y arbolado** existente en la misma.

• POBLACIÓN

La población próxima al trazado se verá afectada por el proyecto, como consecuencia de la contaminación acústica generada y de la **aproximación de la vía** a los edificios residenciales, existentes o previstos por el planeamiento, en especial los siguientes:

- Margen derecha:
 - o Área residencial “Colonia Dehesa del Príncipe”.
 - o Viviendas unifamiliares del APE 10.08 Colonia Militar Cuatro Vientos.
- Margen izquierda:
 - o Edificios residenciales del APR.10.01 La Medina colindantes con la autovía.

En relación con la contaminación acústica, se adjunta informe elaborado por el Departamento de Control Acústico de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental.

Teniendo en cuenta todo lo expuesto, se considera que el **Estudio de Impacto Ambiental** deberá adecuar su contenido al establecido en el Anexo VI de la Ley 21/2013, de Evaluación Ambiental, analizando detalladamente las afecciones derivadas de la construcción y explotación del proyecto sobre los factores ambientales anteriormente reseñados del **término municipal de Madrid** y sobre la **población afectada**, aportando información entre otros de los siguientes aspectos:

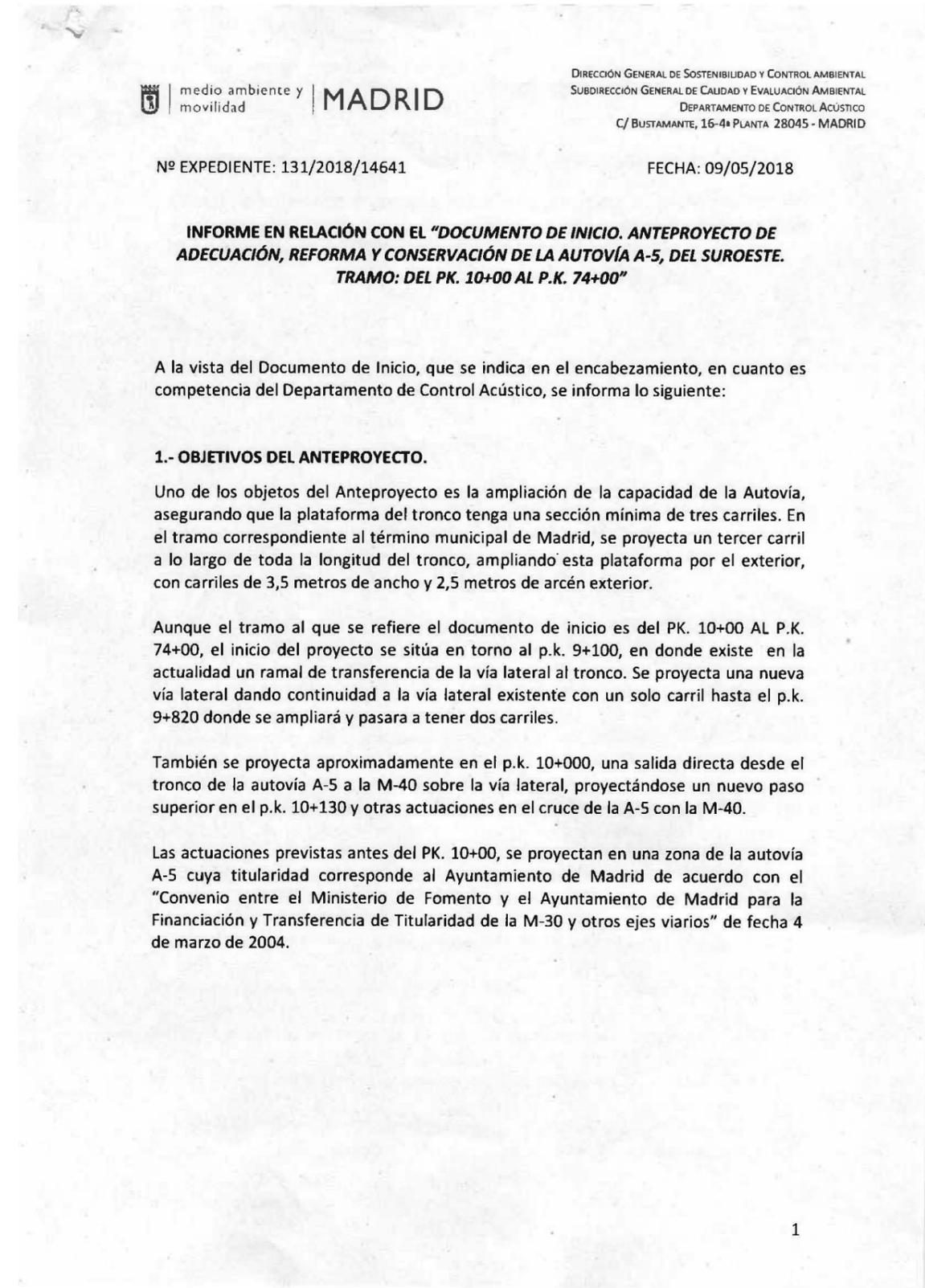
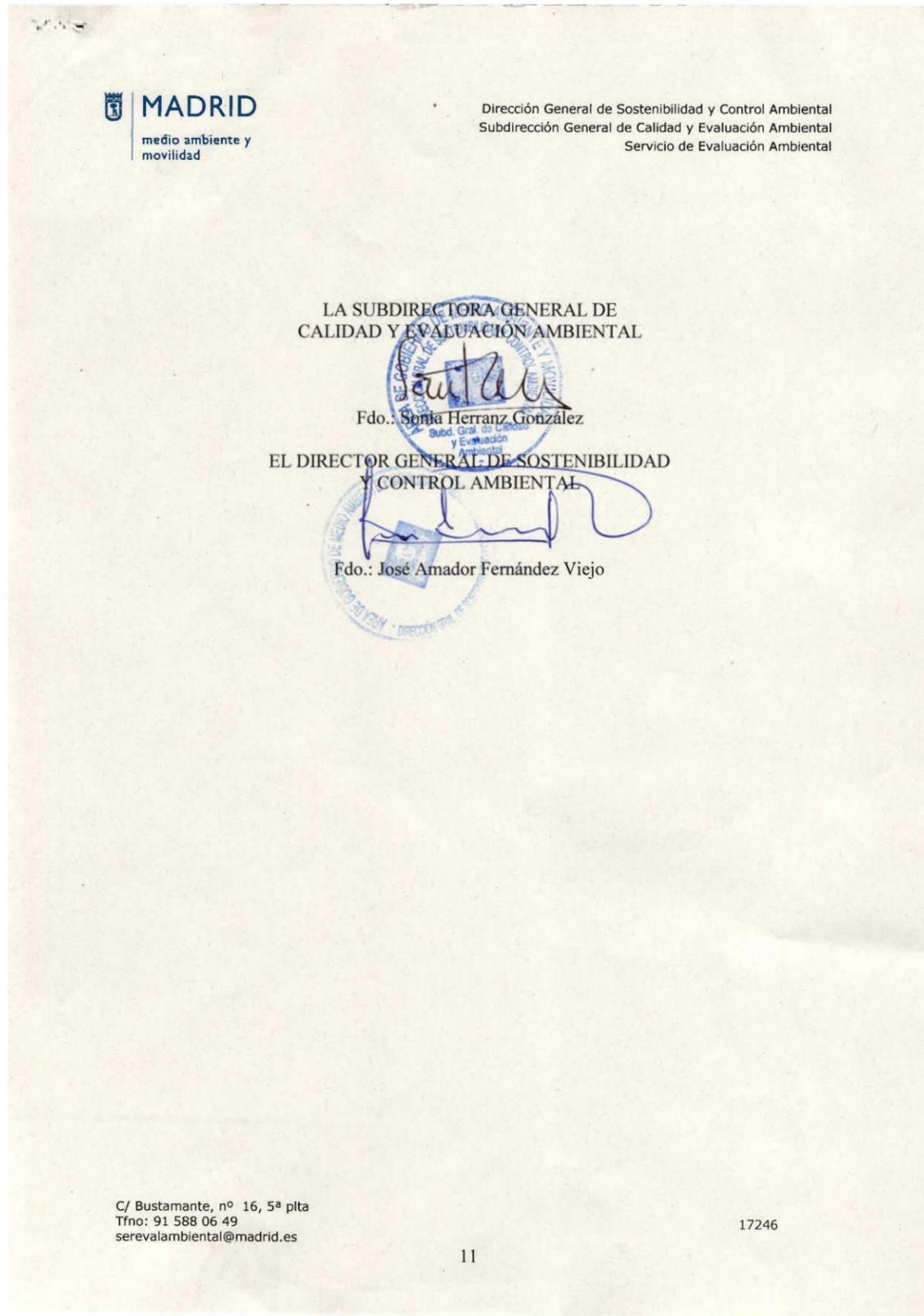
- En relación con la **descripción del proyecto**
 - Descripción precisa y detallada de las **actuaciones** proyectadas en el municipio de Madrid, indicando por **puntos kilométricos** el origen del proyecto, la localización exacta del tercer carril, de las vías de servicio, de los enlaces y de los taludes generados.
 - Descripción de los materiales a utilizar, delimitación y cuantificación del **suelo a ocupar** y de otros recursos naturales cuya eliminación o afectación se considere necesaria para la ejecución del proyecto.
- En relación con el **inventario ambiental**
 - Inventario detallado de las **zonas verdes y arbolado** afectado directamente por el proyecto, indicando su precisa localización, número de ejemplares, edad y demás características que permitan conocer su estado, prestando especial atención a las zonas anteriormente descritas.
 - Planeamiento urbanístico vigente en el entorno de ambas márgenes de la autovía.
 - **Estudio acústico** con mediciones de los niveles sonoros preoperacionales que permita su posterior comparación con los niveles previstos en fase de explotación.
 - Cuantificación de la población previsiblemente afectada.
- La **identificación, cuantificación y valoración de impactos** deberá considerar, al menos:

- Impactos generados en fase de obras: ocupación de suelo, generación de taludes, ruido y vibraciones, contaminación atmosférica, generación y transporte de residuos, afecciones hidrológicas y riesgo de contaminación del suelo y de las aguas, entre otros.
- **Contaminación acústica y efectos sobre la población** próxima al trazado como consecuencia de la aproximación de la vía. La predicción de los niveles sonoros postoperacionales deberá tener en cuenta la intensidad del tráfico, el porcentaje de vehículos pesados, la modificación de la velocidad de circulación, la altura de las edificaciones y la escasa distancia entre éstas y la vía.
Se deberán analizar en detalle las afecciones acústicas en los **puntos sensibles** del trazado, con objeto de adoptar las medidas para garantizar el cumplimiento de los límites sonoros legalmente establecidos para las distintas áreas receptoras a travessadas por el trazado.
- Afección a zonas verdes y arbolado.
- Afecciones al planeamiento urbanístico.
- Las **medidas preventivas y correctoras** y el Plan de Vigilancia Ambiental deberán diseñarse para las fases de obras y de explotación, incluyendo un conjunto de indicadores que permitan verificar su eficacia. Todas las medidas y controles ambientales deberán presupuestarse para su posterior inclusión (como apartado específico) en el proyecto de construcción.

Madrid, a 11 de mayo de 2018

LA ADJUNTA AL DEPARTAMENTO
DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

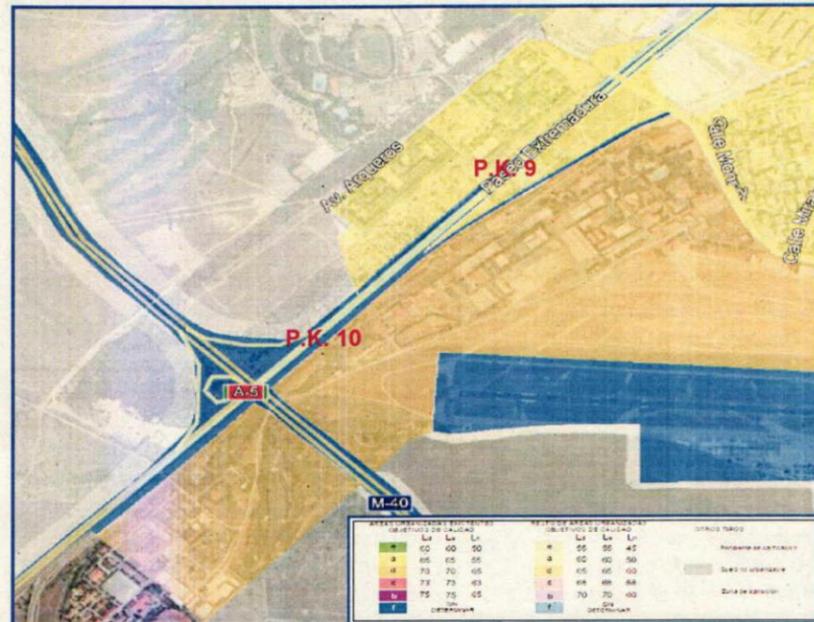
Fdo.: Esther del Olmo Rodríguez



Nº EXPEDIENTE: 131/2018/14641

FECHA: 09/05/2018

2.- DELIMITACIÓN DE ÁREAS ACÚSTICAS DE LA ZONA INCLUIDA EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE MADRID.



Las zonas colindantes con la autovía A-5 objeto del Anteproyecto dentro del Término Municipal de Madrid, están delimitadas como sigue:

- Zona colindante con la A-5 desde el P.K. 9 en sentido de salida. En dicha Zona se sitúa la "Colonia Dehesa del Príncipe" y las viviendas unifamiliares de la Colonia Militar Cuatro Vientos delimitadas como **tipo a** (sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial) y a continuación una zona no urbanizada y se señaló como Pendiente de Calificación.
- Zona colindante con la A-5 antes del P.K. 9 en sentido de entrada, donde se ubica el Museo de Aeronáutica y Astronáutica, y unas instalaciones deportivas militares delimitada como **tipo d** (sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del **tipo c**). Cerca del P.K. 9 existe una zona delimitada como **tipo a** (sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial).
- Paralelo a la A-5 a una distancia aproximada de 30 metros del eje de la A-5, discurre la línea C-5 de Cercanías.

Nº EXPEDIENTE: 131/2018/14641

FECHA: 09/05/2018

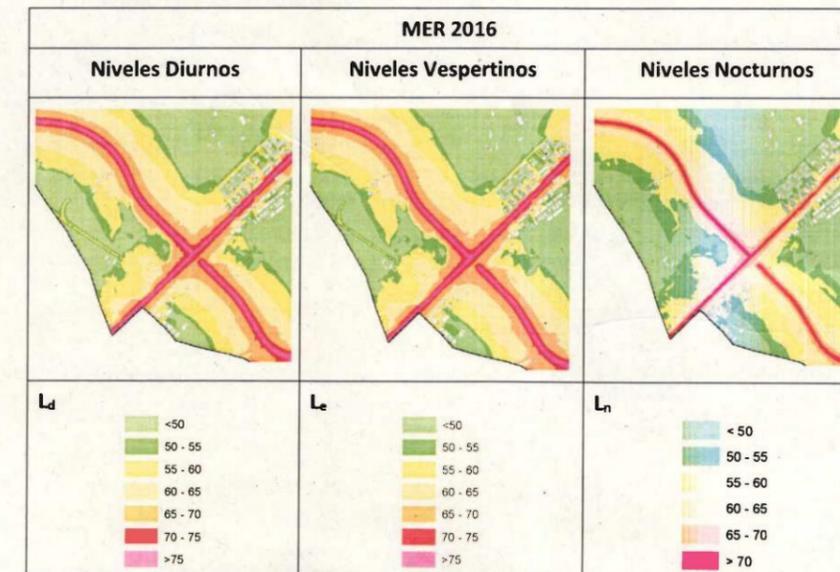
3.- OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA APLICABLES.

Los objetivos de calidad acústica aplicables a las zonas colindantes con el tramo de la autovía A-5, objeto del Anteproyecto dentro del Término Municipal de Madrid, son los correspondientes a **áreas urbanizadas existentes**, en áreas acústicas **tipo a** (sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial) y **tipo d** (sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del **tipo c**) que son:

Tipo de Área Acústica	Índices de ruido		
	L _d	L _e	L _n
a	65	65	55
d	70	70	65

4.- NIVELES SONOROS MOTIVADOS POR EL TRÁFICO DE LA ZONA, REVISIÓN DEL MAPA ESTRATÉGICOS DE RUIDO (MER 2016).

De acuerdo con los datos de la Revisión del Mapa Estratégico de Ruido (MER 2016), aprobado inicialmente por acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en sesión celebrada el día 23 de marzo de 2018, los niveles sonoros ambientales correspondientes al tráfico rodado en la zona analizada, para los distintos periodos del día se representan en las siguientes imágenes:





4 DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEAMIENTO Y GESTIÓN URBANÍSTICA. DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE. AYO DE MADRID

Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible
D.G. de Planeamiento y Gestión Urbanística
S.G. de Actuaciones y Proyectos Urbanos | **MADRID**

Subdirección General de Evaluación Ambiental
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural
Secretaría de Estado de Medio Ambiente
Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente
Plaza de San Juan de la Cruz s/n
28071 Madrid

Objeto: Información a Organismos Oficiales
Asunto: Contestación a consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20180044/Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-5, del suroeste. Tramo: P.K. 10+000 al P.K. 74+000. TTMM"

Expediente nº 711/2018/11845

En escrito remitido por la D. G. de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural (Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente) con fecha de entrada 20 de abril de 2018 en la D. G. de Planeamiento y Gestión Urbanística, se pone de manifiesto que procedente de la D. G. de Carreteras del Ministerio de Fomento, promotora de la actuación, ha sido solicitada la *determinación del alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto "Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-5 del suroeste. Tramo: P.K. 10+000 al P.K. 74+000 TTMM. Varios (Madrid)", notificándose la apertura del periodo de consultas establecido en el artículo 34 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de evaluación ambiental.*

Al objeto de consulta sobre "la amplitud y nivel de detalle que debe darse al estudio de impacto ambiental de este proyecto en función de sus impactos más significativos, así como sobre otras posibles alternativas de actuación, informaciones o normas que deban ser especialmente consideradas por el promotor para la elaboración de dicho estudio", se pone a disposición el Documento de Inicio y los planos en la página web del Ministerio.

En relación con lo solicitado, procede poner de manifiesto lo siguiente:

1.- Documentación

La documentación disponible en la página web del Ministerio incluye el listado de Organismos consultados y el "Documento de Inicio. Anteproyecto de Adecuación, Reforma y Conservación de la Autovía A-5, del Suroeste". Este documento contiene:

1. Antecedentes administrativos y técnicos
 2. Justificación del anteproyecto
 3. Justificación de la tramitación ambiental. Evaluación de impacto ambiental ordinaria.
 4. Objeto del documento inicial
 5. Definición, ubicación y características del anteproyecto
 6. Propuesta de alternativas y análisis de potenciales impactos.
 7. Diagnóstico territorial y del medio ambiente afectado por el proyecto
- Plano 0. Situación General
Plano 1. Condicionantes ambientales (escala 1:10.000)
Plano 2. Capacidad de acogida del territorio (escala 1:10.000)

2.- Análisis de la documentación

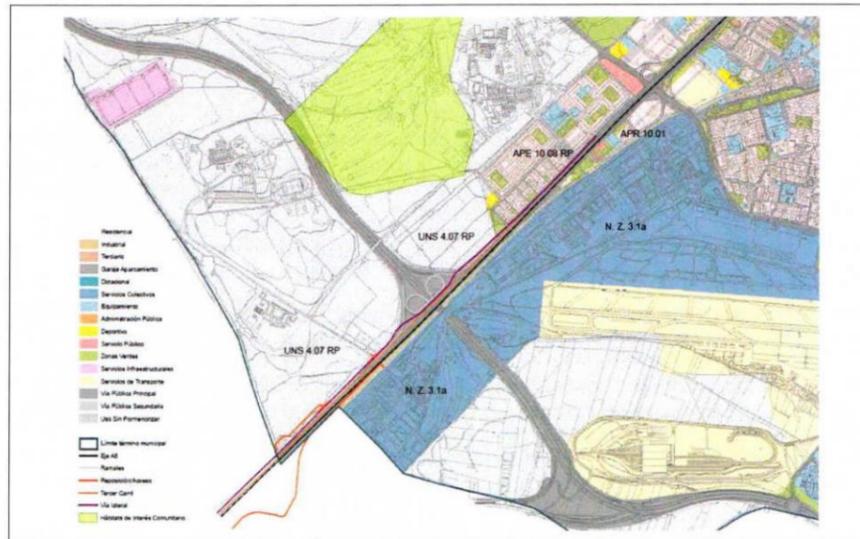
Con el objeto de analizar el alcance de la actuación, se ha trazado el tramo de la autovía en estudio sobre el plano de ordenación del planeamiento vigente (ver gráfico adjunto) y se ha



Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible
D.G. de Planeamiento y Gestión Urbanística
S.G. de Actuaciones y Proyectos Urbanos

MADRID

revisado el Documento de Inicio y los planos. Como resultado de dicho análisis, procede realizar las consideraciones que se exponen a continuación:



En el Documento de Inicio (página 18) se indica expresamente en relación con la afección de la actuación al planeamiento urbanístico que "La incidencia de esta variable es pequeña al desarrollarse la mayor parte de las actuaciones dentro del ámbito del viario de la A-5 y su banda de expropiación", sin acompañarse documentación gráfica que lo refleje u otras precisiones al respecto. La propuesta final deberá contener un análisis de esta posible afección en detalle, teniendo en cuenta los efectos que el nuevo trazado viario tendría sobre los terrenos que atravesara en el término municipal de Madrid, desde el punto de vista del planeamiento y su gestión (efectos patrimoniales).

En el epígrafe específico de "Planeamiento urbanístico" (página 50 del Documento de Inicio) se incluye una relación de los planes urbanísticos aprobados en los términos municipales por los que discurre actualmente el corredor de la A-5. En esta relación se enumeran los planes de los siguientes municipios de la Comunidad de Madrid: Alcorcón, Móstoles y Navalcarnero, pero no se menciona la afección al planeamiento vigente en el municipio de Madrid.

Los planos que contiene el Documento de Inicio recogen la actuación propuesta a escala 1:10.000, por lo que se echan en falta planos que permitan analizar la compatibilidad del proyecto con las determinaciones del planeamiento actualmente vigente, y en concreto, si con el nuevo trazado viario se ocupan suelos no calificados como vía pública principal por el PGOUM 97. Con tal finalidad, se solicita que la propuesta definitiva incluya planos a mayor escala en planta y sección (dwg o gis -shape- en coordenadas ETRS 89, si es posible) con la superposición del planeamiento urbanístico vigente sobre el nuevo trazado, o al menos planos en planta y sección que permitan realizar este estudio.

Por último, en la documentación no consta la afección que este proyecto pudiera tener sobre el "Estudio de delimitación de tramo urbano y fijación de la línea límite de edificación (LLE) en el término



Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible
D.G. de Planeamiento y Gestión Urbanística
S.G. de Actuaciones y Proyectos Urbanos

MADRID

municipal de Madrid", aprobado definitivamente el 10 de febrero de 2015 (BOE de 7 de abril de 2015), correspondiendo, al menos, aportar la corrección a la representación de las líneas límite de edificación (en el término municipal de Madrid) sobre la documentación gráfica en aplicación de la legislación de Carreteras vigente.

A la vista de todo lo expuesto, procede concluir que para pronunciarse en relación a la conformidad o disconformidad de la infraestructura analizada con el planeamiento urbanístico vigente se requiere de la documentación detallada, quedando pendiente esta valoración a la recepción de la información complementaria referida en este escrito.

Madrid, 04 de junio de 2018

EL JEFE DEL DEPARTAMENTO DE
PROYECTOS URBANOS II

Marta María Albillos Martínez

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
ACTUACIONES Y PROYECTOS URBANOS

Fernando Otero Carrasco

EL DIRECTOR GENERAL DE
PLANEAMIENTO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

Juan Carlos Lasheras Merino
de Planeamiento
y Gestión Urbanística

5 DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ADMINISTRACIÓN LOCAL Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. COMUNIDAD DE MADRID. ÁREA DE INFRAESTRUCTURA

20180044

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ADMINISTRACIÓN LOCAL Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
Comunidad de Madrid

**DIRECCIÓN GENERAL DEL MEDIO AMBIENTE
 SUBDIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL
 ÁREA DE INFRAESTRUCTURAS**
 C/ Alcalá, 16- 28014 Madrid

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
 D. G. de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural
 Plaza de San Juan de la Cruz, s/n
 28071 MADRID

AI-TG

ASUNTO: Consultas para el documento de alcance del proyecto "Adecuación, reforma y conservación de la Autovía A-5, del Suroeste. Tramo: PK 10+000 al PK 74+000, Varios TTNN (Madrid)".

S/Ref.: SGEA/JHG/fjs/20180044

Ntra.Ref:10-OINF-36.6/2018

Mediante Nota Interior de fecha 17 de abril de 2018, el Área de Evaluación Ambiental remite al Área de Infraestructuras, documentación relativa al Documento de Inicio del proyecto "Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-5, del Suroeste. Tramo: P.K. 10+000 al P.K. 74+000. Varios TTMM. de la Comunidad de Madrid", promovido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, que ha tenido entrada en esta Consejería en fecha 27 de marzo de 2017, (Ref.: 10/129980.9/18).

El proyecto, sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria por el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, se encuentra en fase de consultas para la elaboración del documento de alcance del Estudio de Impacto Ambiental (EslA).

Así, dado que el proyecto requiere para su realización de la utilización de materiales de préstamo así como la producción de sobrantes para su evacuación fuera de obra, conforme a las competencias que el Área de Infraestructuras de la Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid tiene atribuidas en materia de residuos de construcción y demolición, se informa cuanto sigue:

Alcance del proyecto

El objeto del proyecto, en líneas generales, consiste en la adecuación, reforma y conservación de un tramo de la autovía A-5 del Suroeste, a su paso por las CCAA de Castilla – La Mancha y Comunidad de Madrid. Entre las actuaciones previstas en la Comunidad de Madrid, se incluyen: ampliación a tercer carril, rectificación del tronco, enlaces, vías laterales y vías de servicio en diferentes tramos del actual trazado.

La ejecución de las actuaciones proyectadas conlleva obras de desmontes, terraplenes, obtención de materiales en zonas de préstamo y/o canteras autorizadas, (entendiendo por préstamos la diferencia entre el volumen de material excavado reutilizable y el del material necesario para la formación de terraplenes), así como la ubicación de los sobrantes de tierras en vertedero autorizado.

En el documento de inicio aportado no se incluye una estimación de los tipos y cantidades de residuos previstos generar durante la ejecución de las obras.

Pág. 1 de 7

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ADMINISTRACIÓN LOCAL Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
Comunidad de Madrid

**DIRECCIÓN GENERAL DEL MEDIO AMBIENTE
 SUBDIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL
 ÁREA DE INFRAESTRUCTURAS**
 C/ Alcalá, 16- 28014 Madrid

Informe a la propuesta

El marco jurídico de la producción y gestión de residuos de construcción y demolición en la Comunidad de Madrid lo constituye la siguiente normativa:

- Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados
- El Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.
- Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, sobre normas generales de valorización de materiales naturales excavados para su utilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquellas en las que se generaron.
- Ley 5/2003, de 20 de marzo, de residuos de la Comunidad de Madrid.
- La Orden 2726/2009, de 16 de julio, de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio, por la que se regula la gestión de los residuos de construcción y demolición en la Comunidad de Madrid.

Consideraciones generales

Según establece el artículo 8 de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, las administraciones competentes en el desarrollo de las políticas y de la legislación en materia de prevención y gestión de residuos aplicarán, para conseguir el mejor resultado ambiental global, la jerarquía de residuos por el siguiente orden de prioridad: prevención; preparación para la reutilización; reciclado, otro tipo de valorización, incluida la valorización energética, y por último la eliminación.

En base a estos principios, en la ejecución de las actuaciones previstas se dará prioridad a las alternativas de diseño y constructivas que generen menos residuos tanto en la fase de construcción como de explotación.

También se deberán considerar las alternativas en la fase de proyecto que contribuyan al ahorro en la utilización de recursos naturales, en particular mediante el empleo en las unidades de obra de áridos y otros productos procedentes de valorización de residuos, incluyendo en los pliegos de prescripciones técnicas particulares, siempre que sea técnicamente viable, la exigencia de un porcentaje mínimo de utilización de árido reciclado.

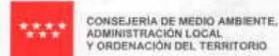
Otro punto a considerar es la inclusión, en los procedimientos de adjudicación de contratos de obra, de cláusulas que permitan una mayor valoración de las ofertas que supongan menor generación de residuos o que utilicen en las unidades de obra, áridos u otros productos procedentes de valorización de residuos por encima de los mínimos exigidos en el pliego de prescripciones técnicas del proyecto.

Por otra parte se considera necesario que en el procedimiento de evaluación ambiental se garantice el establecimiento de medidas o condiciones para la prevención de la generación de residuos de construcción y demolición y la utilización de áridos y otros productos procedentes de su reciclado o valorización, mediante las acciones anteriormente señaladas.

Residuos de construcción y demolición (RCD) de Nivel I

Se denominan RCD de nivel I, conforme al artículo 2 de la Orden 2726/2009, de 16 de julio, por la que se regula la gestión de los residuos de construcción y demolición en la Comunidad de Madrid, los "residuos de construcción y demolición excedentes de la excavación y los

Pág. 2 de 7



Comunidad de Madrid

DIRECCIÓN GENERAL DEL MEDIO AMBIENTE
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL
ÁREA DE INFRAESTRUCTURAS
C/ Alcalá, 16- 28014 Madrid

movimientos de tierras de las obras cuando están constituidos por tierras y materiales pétreos no contaminados." Estos residuos en la Orden APM/1007/2017 reciben la denominación de "suelos no contaminados excavados y otros materiales naturales excavados".

Los RCD de nivel I no tendrán la consideración de residuos, tal y como los define la Ley 22/2011 de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, en su artículo 2.1.b) cuando se tenga la certeza de que estos materiales se utilizarán con fines de construcción en su estado natural en el lugar u obra donde fueron extraídos

Por tanto, la utilización de tierras y material pétreo procedentes de desmontes de la misma obra no requerirá autorización como gestor de residuos de construcción y demolición ya que en este caso los RCD de nivel I son reutilizados en la misma obra en que se han generado, para actividades de restauración, acondicionamiento o relleno, y siempre que no produzcan impactos negativos en el medio ambiente y así se acredite fehacientemente.

En todo caso, la reutilización de RCD de nivel I generados en la propia obra deberá realizarse conforme a lo establecido en la mencionada Orden 2726/2009 de la Comunidad de Madrid, y en particular en su artículo 3.

Se retirarán selectivamente y acopiarán por separado los materiales reutilizables para el posterior reacondicionamiento de los terrenos destinados a cubierta vegetal. La cubierta vegetal, se almacenará en cordones de pequeño volumen (de uno a dos metros de altura), para conservar sus características texturales.

Por lo que respecta a la utilización de materiales de préstamo constituidos por tierras y materiales pétreos de procedencia externa a la obra, se estará a lo dispuesto en la Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, sobre normas generales de valorización de materiales naturales excavados para su utilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquellas en las que se generaron y presentar ante éste Área una comunicación previa al inicio de la actividad conforme al modelo del anexo I de la mencionada Orden. En la página web de la Comunidad de Madrid, están disponibles los formularios a través del siguiente enlace: [Comunicación previa al inicio de actividades de valorización de materiales naturales excavados](#).

La valorización de estos estos materiales está exenta de autorización administrativa, sin perjuicio, como se ha indicado, de otros trámites como la comunicación previa, y siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones:

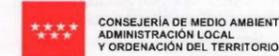
Requisitos que deben cumplir los materiales excavados

Para que resulte de aplicación la Orden APM/1007/2017, los residuos no peligrosos tal y como establece el artículo 2.1 consistirán en suelos no contaminados excavados y otros materiales naturales excavados procedentes de obras de construcción o demolición, tales como tierras, arcillas, limos, arenas, gravas o piedras, incluidas en el código LER (Lista Europea de Residuos) 17 05 04 que tienen la denominación de "materiales naturales excavados"

Se excluyen aquellos materiales que:

- a) Al excavar se encuentren mezclados con otros materiales u objetos distintos a los materiales naturales, tales como restos de hormigón, materiales cerámicos, metales, plásticos, maderas, etc., o
- b) procedan de suelos que hayan soportado alguna de las actividades potencialmente contaminantes definidas en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12529348449665495996



Comunidad de Madrid

DIRECCIÓN GENERAL DEL MEDIO AMBIENTE
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL
ÁREA DE INFRAESTRUCTURAS
C/ Alcalá, 16- 28014 Madrid

relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados, así como cuando se tengan indicios de que el suelo pueda estar contaminado.

Además se tendrá en cuenta que:

- Los materiales naturales excavados no se mezclarán con otros residuos distintos o con sustancias que puedan contaminarlos, tanto durante la ejecución de la excavación como durante las operaciones posteriores de clasificación y transporte hasta su entrega a la persona física o jurídica que llevará a cabo la valorización en el lugar que se vayan a utilizar.
- Los materiales naturales excavados deberán cumplir los requisitos establecidos en los Pliegos de Condiciones Técnicas del proyecto de las obras de destino. Asimismo cumplirán las condiciones o requisitos que, en su caso, sean impuestas en las correspondientes autorizaciones administrativas.

Obligaciones del productor o poseedor inicial de los materiales naturales excavados

Exigible para los materiales excavados procedentes de obras distintas a las que se generaron o para los generados por el promotor del presente proyecto respecto a sus excedentes de materiales excavados cuando éstos se destinen a obras exteriores.

- Entregarlos a una entidad o empresa registrada, cumpliendo con las obligaciones relativas al traslado de residuos, o bien gestionarlo por sí mismos.
- En el caso de que los materiales naturales excavados se entreguen a una entidad o empresa registrada, la responsabilidad de los productores u otros poseedores iniciales de estos materiales concluye cuando se realice dicha entrega
- Asegurar a la persona física o jurídica que va a realizar la operación de valorización que **los materiales naturales excavados cumplen lo establecido en el artículo 2**, apartados 1 y 2, mediante una **declaración responsable** conforme al anexo III A de la Orden APM/1007/20017. El impreso para realizar la mencionada declaración responsable se puede encontrar en la página web de la Comunidad de Madrid, [www.madrid.org](#), o bien en el siguiente enlace: [Declaración responsable](#) del productor o poseedor inicial de los materiales naturales excavados.
- **Si genera más de 1.000 toneladas al año** de residuos no peligrosos, presentar una **comunicación previa** ante el órgano ambiental competente de la comunidad autónoma donde se generaron, mediante el procedimiento especificado en el apartado "Cómo realizar la Comunicación Previa", y disponer del **archivo cronológico** de conformidad con el artículo 40 de la Ley 22/2011, de 28 de julio.

En todo caso, para la elaboración del documento de alcance del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de referencia, se considera de especial interés el análisis del cumplimiento de las siguientes condiciones en relación a la obtención de préstamos de material natural constituido por tierras y material pétreo no contaminado:

- Para la formación de terraplenes podrán utilizarse residuos de construcción y demolición de nivel I (tierras y materiales pétreos de excavación exentos de contaminación) así como áridos reciclados en sustitución de áridos naturales.
- En el caso de aportes de material externo a la obra o préstamos, deberán establecerse medidas tendentes al control de las características, procedencia y gestión de los

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12529348449665495996

materiales admisibles. En este sentido, se estará a lo dispuesto en la Orden APM/1007/2017. Se estima conveniente seguir las siguientes recomendaciones:

- o La zona de obra deberá encontrarse debidamente señalizada y contará con las medidas necesarias para garantizar el control de acceso y la inexistencia de vertidos incontrolados.
- o Se acondicionará una zona de descarga en la que previamente al vertido definitivo se inspeccione el material recibido comprobando que se ajusta a las características admisibles.

La reutilización de los RCD de nivel I en una obra distinta o en actividades de acondicionamiento o relleno, deberá acreditarse mediante los certificados acreditativos de la gestión de las tierras y materiales recibidos por parte de los titulares de la realización de estas obras, de los que el productor deberá disponer de la entrega en su destino final.

A fin de posibilitar el control del flujo de los materiales aportados en una obra distinta en actividades de acondicionamiento o relleno, el titular del proyecto, estará obligado a:

- Disponer, en aplicación del artículo 40 de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de un **archivo cronológico**, físico o informático, en el que se recogerá, por orden cronológico indicando la fecha de recepción, la cantidad y naturaleza de residuos valorizados, la identificación del origen de los residuos (obra de procedencia), la obra de destino, así como la entidad o empresa que haya realizado la entrega, el medio de transporte y la frecuencia de recogida. La información archivada se guardará durante, al menos, tres años y estará a disposición de las autoridades públicas a efectos de vigilancia, inspección y control.
- Presentar, como máximo un mes después de la finalización de las operaciones de valorización, un resumen de su actividad al órgano que recibió la comunicación. El contenido de este resumen será el que figura en el anexo II de la Orden APM/1007/2017.
- Deberá poner a disposición de las administraciones públicas competentes, a petición de las mismas, la información contenida en el registro mencionado. La información referida a cada año natural deberá mantenerse durante los 3 años siguientes y extender, de acuerdo con los datos recogidos en el mencionado registro, los certificados acreditativos de la gestión de las tierras y materiales pétreos recibidos, especificando:
 - o La identificación completa de la obra o actividad de restauración, acondicionamiento o relleno, y el nombre o razón social y el NIF de su titular (emisor del certificado).
 - o El poseedor responsable de la entrega
 - o Las cantidades entregadas.
 - o La identificación completa e inequívoca de la obra de procedencia.
 - o El promotor de dicha obra, o titular de la licencia correspondiente a la misma, indicando el número de la mencionada licencia cuando ésta sea preceptiva.

Excedentes de tierras y materiales naturales excavados

Con respecto a los excedentes procedentes de la excavación, y conforme a la jerarquía establecida en la gestión de los residuos, se propone como primera vía su utilización en aquellas explotaciones mineras cuyos Planes de Restauración del Espacio Afectado (PREN)

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 125929348449695495996

permiten su restauración con tierras de procedencia externa que se localizan más próximas a la actuación proyectada. Estas explotaciones mineras pueden consultarse en la página web de la Comunidad de Madrid www.madrid.org o directamente en el siguiente enlace: [Explotaciones con PREN y material exterior](#).

Asimismo, para la gestión de las tierras sobrantes, se podrá recurrir a cualquiera de las empresas autorizadas por la Comunidad de Madrid para la realización de actividades de gestión de residuos de la construcción y demolición cuyo listado puede consultarse en el siguiente enlace: [Listado de Empresas autorizadas por la Comunidad de Madrid para la realización de actividades de gestión de residuos de la construcción y demolición](#).

A la vista de lo anterior, en principio y con carácter general, la propuesta de reutilizar los excedentes de tierras de la obra de referencia en la restauración de los espacios degradados cercanos a la traza propuestos, resulta acorde con la normativa y los planes de residuos de la Comunidad de Madrid.

Asimismo, se considera de gran importancia la caracterización del material excedente, a efectos de determinar los requerimientos que conlleva su gestión de acuerdo con la normativa vigente en materia de residuos y si resulta admisible e idóneo en los destinos previstos su forma de gestión y destino final.

Se considera necesario que en el procedimiento de evaluación ambiental en curso se definan con mayor grado de detalle, las características técnicas y ambientales de los excedentes de tierras que se prevé generar, accesibilidad a los espacios degradados, capacidad restante y distancia a la obra y en función de dichas características realizar el pronunciamiento por el órgano ambiental competente de la utilización de los RCD de Nivel I.

Residuos de construcción o demolición (RCD) de Nivel II

A los efectos de la Orden 2726/2009, tendrán la consideración de residuos de construcción y demolición de nivel II todos aquellos no incluidos en los de nivel I, generados principalmente en las actividades propias del sector de la construcción, de la demolición, de la reparación domiciliar y de la implantación de servicios.

Para este tipo de residuos se tendrá en cuenta que:

- El poseedor de RCD de Nivel II tiene la obligación de gestionarlo correctamente, bien por medios propios o mediante entrega a un gestor autorizado de residuos no peligrosos de construcción y demolición (RCD). Puede consultarse el listado de empresas autorizadas por la Comunidad de Madrid para este tipo de actividades en el siguiente enlace: [Listado de Empresas autorizadas por la Comunidad de Madrid para la realización de actividades de gestión de residuos de la construcción y demolición](#). En cualquier caso, el poseedor de los residuos deberá solicitar los correspondientes certificados de entrega al gestor autorizado.
- Cuando la entrega de estos RCD de Nivel II se realice a un gestor intermedio, autorizado o inscrito, para realizar operaciones de gestión que comprenden la recogida, transporte, intermediación (agente o negociante), almacenamiento o transferencia, dicho gestor deberá transmitir al poseedor, o al gestor que le entregó los residuos, los certificados de la operación de valorización o de eliminación subsiguientes a que fueron destinados dichos residuos.

Según la Orden 2726/2009, se prohíbe el depósito en vertederos de RCD susceptibles de valorizar, que no hayan sido sometidos a alguna operación de tratamiento previo.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 125929348449695495996



CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE,
ADMINISTRACIÓN LOCAL
Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Comunidad de Madrid

DIRECCIÓN GENERAL DEL MEDIO AMBIENTE
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL
ÁREA DE INFRAESTRUCTURAS
C/ Alcalá, 16- 28014 Madrid

Si el poseedor de RCD quiere realizar operaciones de valorización de los residuos no peligrosos de construcción y demolición en la misma obra en que se han producido, deberá inscribirse en el Registro de Actividades de Valorización de Residuos No Peligrosos de Construcción y Demolición en la propia obra en la que se han producido.

Residuos peligrosos

Para dar cumplimiento a la legislación en materia de residuos, y en especial lo referente a residuos peligrosos, el almacenamiento temporal de residuos peligrosos que se puedan generar (filtros de aceites, aceites lubricantes, tierras contaminadas, etc.) se llevara a cabo aplicando las medidas preventivas para garantizar la no afección al suelo. El tratamiento y gestión de los residuos peligrosos se realizará mediante gestor y transportista autorizado. En los siguientes enlaces se puede encontrar un listado completo de transportistas inscritos y de gestores autorizados de residuos peligrosos en la Comunidad de Madrid:

[Listado de transportistas inscritos en el Registro de Transportistas de residuos peligrosos](#)

[Listado de gestores de residuos peligrosos de la Comunidad de Madrid](#)

Por último, en cuanto a la propuesta de medidas preventivas y correctoras: se especifica que el proyecto constructivo incluirá un estudio de gestión de residuos de construcción y demolición. Desde esta Área se informa que el contenido de este estudio, debe contener como mínimo las obligaciones establecidas en el art 4.1.a) del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición y entre ellas las medidas para la prevención de residuos y las operaciones de reutilización, valorización o eliminación a que se destinaran los residuos que se generan en la obra. Entre otros aspectos se deberá tener en cuenta, una estimación de su cantidad, así como una valoración de los costes derivados de su gestión que deberán formar parte del presupuesto del proyecto. También, como medida especial de prevención, se establece la obligación, en el caso de obras de construcción, demolición, reparación o reforma, de hacer un inventario de los residuos peligrosos que se generen, proceder a su retirada selectiva y entrega a gestores autorizados de residuos peligrosos.

**EL TECNICO DE
INFRAESTRUCTURAS**

Firmado digitalmente por LUIS ALBERTO BERMEJO LEON
Organización: COMUNIDAD DE MADRID
Fecha: 2018.05.17 10:25:03 CEST
Huella dig.: f5130205a09b45ec2a26a4a85953d5081584817b

**CONFORME
EL JEFE DEL ÁREA
DE INFRAESTRUCTURAS**

Firmado digitalmente por ALBERTO MANZANO LÓPEZ
Organización: COMUNIDAD DE MADRID
Fecha: 2018.05.18 15:03:45 CEST
Huella dig.: f5130205a09b45ec2a26a4a85953d5081584817b

**VºBº
EL SUBDIRECTOR GENERAL
DE CALIDAD AMBIENTAL**

Firmado digitalmente por ENRIQUE RODRÍGUEZ SÁNCHEZ
Organización: COMUNIDAD DE MADRID
Fecha: 2018.05.18 15:18:08 CEST
Huella dig.: f5130205a09b45ec2a26a4a85953d5081584817b

6 DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ADMINISTRACIÓN LOCAL Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. COMUNIDAD DE MADRID. ÁREA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

Ref: 10/152599.9/18



Comunidad de Madrid

Dirección General del Medio Ambiente
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ADMINISTRACIÓN LOCAL
Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

**Ref. SEA 7.4/18
S/Ref SGEA/JHG/fjs/20180044**

En relación con el escrito de referencia de entrada en el Registro General de esta Consejería Nº 10/109312.9/18.9/18, de fecha 27 de marzo de 2018, por el que la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, solicita informe sobre la amplitud y nivel de detalle del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto "Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-5, del suroeste. Tramo: P.K. 10+000 al P.K. 74+000. TTMM. Varios (Madrid)" promovido por la DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS-MINISTERIO DE FOMENTO, ésta Subdirección General de Impacto Ambiental, a la vista del informe del Área de Evaluación Ambiental, informa lo siguiente:

La actuación consiste, entre otros aspectos, en la ampliación de la autovía con un tercer carril en cada sentido en todo el tramo estudiado, superándose los 10 km en una longitud continuada por lo que se trata de un proyecto incluido en el epígrafe 2º del apartado a) del Grupo 6 del Anexo I y debe ser sometido al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria.

DESCRIPCION DEL PROYECTO SEGÚN LOS DATOS PROPORCIONADOS POR EL PROMOTOR

El proyecto se desarrollará entre los pp.kk .10 y 74 de la autovía A-5 en las comunidades autónomas de Madrid y Castilla La Mancha, atravesando en la Comunidad de Madrid los municipios de Madrid, Alcorcón, Móstoles, Arroyomolinos y Navacarnero.

Las actuaciones a realizar en la Comunidad de Madrid serán las siguientes:

- Ampliación a un tercer carril a lo largo de toda la longitud del tronco, ampliando la plataforma por el exterior, con carriles de 3,5 m de ancho y 2,5 m de arcén exterior. Únicamente se ampliará el tercer carril por la mediana a la altura del p.k. 25+650 donde se cruza el río Guadarrama mediante un viaducto de 105 m de longitud.
- Rectificaciones del tronco a partir del p.k. 19+700 en la margen derecha durante una longitud aproximada de 700 m y en el p.k. 25+650 en el tramo del viaducto que cruza el río Guadarrama.
- Remodelaciones en 15 enlaces existentes. Cambio de los enlaces a tipo pesas, mejora de las intersecciones con glorietas, inclusión de nuevos movimientos, modificación de ramales y eliminación de accesos directos.
- Actuaciones en vías de servicio y vías laterales. Se proyectan nuevos tramos de vías laterales, inclusión de carriles a los ya existentes, salidas desde el tronco de la autovía a las vías laterales, pasos superiores, incorporación de nuevos lazos, reposición de accesos, eliminación de salidas directas, etc.



Dirección General del Medio Ambiente
 CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ADMINISTRACIÓN LOCAL
 Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

En el ámbito de la Comunidad de Madrid la infraestructura intercepta el río Guadarrama, el arroyo de la Canaleja y el arroyo de los Vegones.

Se identifican en la zona de estudio varias especies de aves incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres y de Árboles Singulares, así como especies de invertebrados incluidas en el Atlas y Libro Rojo de los Invertebrados Amenazados de España. Se indica además que la carretera atraviesa el Área Crítica del Águila Imperial a su paso por la Comunidad de Madrid

Además la infraestructura atraviesa el Parque Regional del Curso Medio del río Guadarrama y su entorno y la Zona Especial de Conservación (ZEC) "Cuenca del río Guadarrama". Próximas al trazado también se identifican la ZEC "Cuencas de los ríos Alberche y Cofio" y la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) "Encinares del río Alberche y río Cofio".

Se indica que en el ámbito de estudio se encuentran los siguientes hábitats de interés comunitario 6220 (prioritario) "*Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea*", 5330 "*Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos*", 6430 "*Megaforbios eutrofos hidrófilos de las orlas de llanura y de los pisos montano a alpino*", 92A0 "*Bosques de galerías de Salix alba y Populus alba*" y 6420 "*Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del Molinion-Holoschoenion*".

En cuanto al Patrimonio Cultural, se identifican en la Comunidad de Madrid: Zona Paleontológica El Soto, Laruela/Las Cárcavas/El Cercado, Chirivina, Cerro de las Cuberas/Las Matillas, Barranco del Aguión/El Puente, Carril del Toledano, Área de Protección C, Mancigordo y Yacimiento nº 96019.

Las vías pecuarias interceptadas por el trazado son las siguientes: Vereda Segoviana, Vereda de Brunete o de la Barranca de Cienvallejos, Descansadero Cato del Pijorro, Vereda del Camino de San Marcos, Colada de Móstoles y Fuente Cisneros, Vereda de Villaviciosa, Vereda de Castilla, Colada de Esparteros y de la Canaleja Tramo 1e, Vereda del Molino del Obispo, Colada de Extremadura o de Retamares, Colada Real de Madrid, Cordel Real de Guadarrama, Abrevadero de la Ventanilla, Vereda Segoviana, Vereda del Pozo de la Nieve, Vereda del Pijorro, Descansadero Charco de San Juan, Colada de Esparteros y de la Canaleja Tramo 2e, Abrevadero del Barranco de la Vega, Cordel de Arroyomolinos, Vereda del Guadarrama, Vereda de Segovia, Abrevadero de Fuente Cisneros, Colada de Pozuelo, Descansadero-Abrevadero del Pozo de la Nieve.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0981804202255350442443



Dirección General del Medio Ambiente
 CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ADMINISTRACIÓN LOCAL
 Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Se aporta una relación de los planes urbanísticos de los términos municipales de la Comunidad de Madrid por los que discurre la traza de la carretera, haciendo referencia únicamente a Alcorcón, Móstoles y Navalcarnero.

Por otra parte se indica que el trazado discurre cerca de los núcleos urbanos de los municipios de Alcorcón, Móstoles y Navalcarnero y próximo a zonas residenciales, identificando las zonas que requieren la instalación de barreras acústicas en base a los mapas estratégicos de ruido de la red de carreteras del estado, así como en lo señalado en el Plan de Acción contra el ruido del municipio de Alcorcón.

INFORME

Vista la documentación presentada se hace constar lo siguiente:

Según la cartografía disponible en el Área de Evaluación Ambiental, la infraestructura cruza, además de los cursos de agua indicados en el documento examinado (río Guadarrama, arroyo de la Canaleja y arroyo de los Vegones), los siguientes: arroyo de El Soto, arroyo La Solana y, arroyo de La Fuente del Sapo, así como otros cauces de menor entidad, pudiendo afectar las actuaciones además al arroyo Fuente Juncal por encontrarse en su zona de policía.

La carretera atraviesa el Parque Regional del Curso Medio del río Guadarrama y su entorno en un tramo de unos 900 m aproximadamente y siendo límite con el mismo durante aproximadamente 2.250 m, coincidiendo en estos tramos con la ZEC "Cuenca del río Guadarrama". Atraviesa monte preservado durante aproximadamente 175 m y linda con el Monte Consorciado 2016 "Dehesa de MariMartín". Afecta igualmente al dominio público pecuario tanto por cruce (Cordel Real de Guadarrama, Vereda del Camino de San Marcos, Vereda del Molino del Obispo, Vereda Segoviana, Cordel de Arroyomolinos y Colada de Pozuelo, Vereda de Castilla), como por paralelismo (Colada de Extremadura o de Retamares).

Se han identificado algunos errores en cuanto a la enumeración de las vías pecuarias atravesadas por la carretera, como son:

- Se indica que la carretera intercepta la Vereda Segoviana y la Vereda de Brunete o de la Barranca de Cienvallejos en el término municipal de Villaviciosa de Odón, no obstante debe tratarse de una errata puesto que la carretera no discurre por dicho término municipal.
- Se señala que intercepta igualmente el Descansadero Cato del Pijorro en el término municipal de Navalcarnero, no obstante, en base a la cartografía disponible, dicha vía pecuaria se sitúa a unos 900 m al norte del trazado de la carretera.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0981804202255350442443



Dirección General del Medio Ambiente
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ADMINISTRACIÓN LOCAL
Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

- Se identifican igualmente la Vereda de Villaviciosa, la Colada de Móstoles y Fuente Cisneros, la Colada de Esparteros y de la Canaleja (tramos 1 y 2), Vereda del Guadarrama o la Vereda de Segovia como vías pecuarias interceptadas por la carretera, no obstante todas ellas interceptan, no a la autovía sino otras vías pecuarias que sí que son interceptadas por la carretera.
- Otras, como el Abrevadero de la Ventanilla, se encuentran próximas al trazado pero no lo interceptan

No obstante lo anterior, se ha solicitado informe al Área de Vías Pecuarias de esta Consejería para que informe al respecto, en el ámbito de sus competencias.

A pesar de que la documentación presentada indica la presencia de varios hábitats de interés comunitario, según la cartografía disponible, únicamente se ha detectado una mancha del hábitat 5330, a la altura aproximada del p.k. 33 de la autovía A-5. No obstante lo anterior, se estará a lo indicado por la Subdirección General de Conservación del Medio Natural y la Subdirección General de Espacios Protegidos, órganos competentes en la materia y a los que se les ha remitido la documentación para su informe.

Por otra parte, en la documentación no se hace referencia al planeamiento urbanístico de los términos municipales de Madrid y Arroyomolinos, por los que también discurre la traza de la carretera.

Teniendo en cuenta el gran número de bienes de patrimonio cultural afectados, se considera necesario la inclusión en el Estudio de Impacto Ambiental de las conclusiones del estudio de afecciones al referido patrimonio, elaborado según la Hoja Informativa que, en su caso habrá de ser facilitada por la Dirección General de Patrimonio Cultural.

Vistos los organismos consultados por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural y teniendo en cuenta que la infraestructura discurre por espacios protegidos y de la Red Natura 2000, cruza el dominio público pecuario y prevé la utilización de materiales de préstamo, se ha dado traslado de la consulta al Servicio de Informes Técnicos Medioambientales y al Área de Infraestructuras de esta Dirección General, así como al Área de Vías Pecuarias de la Dirección General de Agricultura de esta Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio, para que emitan el correspondiente informe, en el ámbito de sus competencias y lo remitan a esa Dirección General.

Se incluyen como Anexo las Directrices elaboradas por el Área de Evaluación Ambiental para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental, que deberá hacer frente a las cuestiones en ellas recogidas, solventando aquellos aspectos puestos de relieve en el presente informe.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0981804202255350442443



Dirección General del Medio Ambiente
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ADMINISTRACIÓN LOCAL
Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

El presente informe se emite en el marco de la aplicación del artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, sin perjuicio de cuantos informes y autorizaciones sean necesarios, así como de los informes que en su caso, emitieran los organismos a los que se ha remitido la documentación (Área de Vías Pecuarias, Área de Infraestructuras y Servicio de Informes Técnicos Medioambientales de esta Consejería).

Lo que se comunica para su conocimiento y a los efectos oportunos.

Madrid, a fecha de la firma

LA SUBDIRECTORA GENERAL
DE IMPACTO AMBIENTAL

Firmado digitalmente por ALICIA SOFIA IZQUIERDO SANZ
Organización: COMUNIDAD DE MADRID
Fecha: 2018.05.09 10:10:43 CEST
Huella dig.: 47d34e0b948b8aa82b838ed71a122ba1c2f119e



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0981804202255350442443

DIRECCION GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL



Dirección General del Medio Ambiente
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ADMINISTRACIÓN LOCAL
Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

ANEXO.

**DIRECTRICES PARA LA REALIZACIÓN DE ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL DE
CARRETERAS**

Se tendrán en consideración los aspectos que se enuncian seguidamente en lo que fueran de aplicación, y cuantos otros no recogidos explícitamente en estas directrices, que pudieran ser de interés en la evaluación del impacto ambiental de este proyecto.

1. Descripción del proyecto y sus acciones

El Estudio deberá contener una descripción de todos los aspectos técnicos del desarrollo del proyecto susceptibles de producir impactos ambientales, así como de las características más significativas de la actuación, tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

Los elementos definitorios del proyecto se describirán con suficiente nivel de detalle, de modo que la actuación que se propone quede expuesta, en todos sus componentes, de forma completa e inequívoca.

Se incluirán, con el detalle gráfico y descriptivo propio de la escala del proyecto, como mínimo, los siguientes aspectos:

- Relación de las acciones inherentes al proyecto, tanto en los nuevos tramos a construir como en las adaptaciones o desmantelamiento de las vías existentes, en su caso.
- Características que definan la carretera a implantar, como características geométricas, necesidades de accesos, zonas de protección, límite de la línea de edificación, vías de servicio, intersecciones, etc. Definición de la anchura del pasillo necesario, donde se incluyan los datos correspondientes a servidumbres, zonas de protección, arcenes, calzadas, cunetas, vías de servicio, rotondas, radios mínimos de giro, necesidad de vallado perimetral, etc.
- Trazado en planta y perfil longitudinal, a la escala proyectada, tanto de la vía de nueva construcción, como de las duplicaciones o modificaciones del viario existente.
- Movimiento de tierras. Balance final de préstamos requeridos y excedentes a vertedero. Volúmenes de desmante que precisen voladura y su localización.
- Características y localización de las obras de fábrica y estructuras del proyecto: drenajes, pasos superiores e inferiores, etc.
- Definición y localización de los accesos, temporales o no, que se prevean necesarios para la ejecución y funcionamiento del proyecto.
- Previsión y localización de las zonas de préstamo y vertedero necesarias. Definición del acceso a los mismos.
- Definición y localización del parque de maquinaria y de las zonas de acopio de materiales.
- Trabajos de acondicionamiento de la zona, indicando las necesidades de materiales, equipos, maquinaria a utilizar y, en su caso, plantas de transformación de materiales.
- Necesidades de desvíos, canalizaciones y cualquier otra actuación relacionada con cauces de agua, permanentes o estacionales.
- Localización y definición del tratamiento previsto para los tramos de la carretera existentes que pudieran ser desmantelados.
- Número de empleos directos generados tanto en fase de obras como de explotación.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0981804202255350442443



Dirección General del Medio Ambiente
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ADMINISTRACIÓN LOCAL
Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

- Tiempo estimado de ejecución.
- Niveles de tráfico previstos y distribución de éste.

2. Examen de alternativas técnicamente viables y justificación de la solución adoptada

Se realizará un estudio preliminar para la obtención y definición de las alternativas técnicamente viables al proyecto. Para ello, se considera necesario definir previamente los siguientes aspectos:

- Objetivos del proyecto. Problemas y conexiones a resolver y mejoras esperadas.
- Cálculo del tráfico previsto.
- Características técnicas básicas de la infraestructura para los objetivos definidos. Limitaciones y condicionantes técnicos para garantizar la viabilidad del proyecto.
- Justificación de la necesidad del proyecto en relación a otras vías existentes.
- Descripción y análisis detallado de las carreteras existentes relacionadas con el proyecto, prestando especial atención a aspectos como su tipología, trazado, rasante, tráfico que admiten, tráfico que soportan, etc., a fin de estudiar su viabilidad y posibilidades de utilización o adaptación para dar cumplimiento a los objetivos del proyecto.
- Selección de las alternativas técnicamente viables consideradas finalmente. Examen multicriterio de las alternativas propuestas. Criterios utilizados para la eliminación o elección de las alternativas a considerar a partir de las inicialmente planteadas. Justificación de la solución escogida.
- Descripción de las alternativas consideradas, en donde se incluirán: trazado en planta, perfil longitudinal, movimiento de tierras, superficies a ocupar, estructuras previstas, etc., y en general, las características técnicas que establezcan diferencias ambientales relevantes entre las distintas alternativas.
- Análisis de la compatibilidad de las alternativas examinadas con la normativa de protección aplicable al territorio atravesado.

3. Inventario ambiental y descripción de las interacciones ecológicas o ambientales claves.

Se realizará un inventario ambiental con datos completos, adaptados a la naturaleza de la actuación, verificable y aplicable dentro de la metodología general del trabajo.

El inventario de flora y fauna, deberá apoyarse en estudios e inventarios propios y actuales, referidos a la zona concreta de ubicación de las alternativas y de la solución propuesta. Estos datos se representarán cartográficamente a escala adecuada (1:5.000) y homogénea para todos los elementos del medio. En la cartografía temática se representarán superpuestos el trazado actual de la carretera y de las soluciones propuestas.

Se realizará un estudio del estado del lugar y de sus condiciones ambientales antes de la realización de las obras, incluyendo el inventario y cartografía a escala adecuada de todos los elementos ambientales que puedan verse afectados por la actuación proyectada, así como el



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0981804202255350442443



Dirección General del Medio Ambiente
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ADMINISTRACIÓN LOCAL
Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

análisis valorativo de los mismos en relación a la posible afección por la realización del trazado. Se tendrá especial consideración de los méritos ambientales que caractericen áreas que, protegidas jurídicamente o no, conformen espacios de interés natural a preservar, ya sea en el ámbito municipal como en el regional.

El ámbito de estudio para el inventario ambiental se definirá y justificará en función de las alternativas propuestas y en consonancia con éstas, exponiéndose los criterios en que se haya basado la definición de dicho ámbito, teniendo en cuenta los ecosistemas presentes relacionados con la actuación a desarrollar.

Los aspectos más significativos del territorio que, como mínimo, deben considerarse son los siguientes:

Espacios Naturales Protegidos, Espacios de la Red Natura 2000 y Montes en Régimen Especial

Se estudiará y valorará ambientalmente el ámbito afectado conforme a la protección legal de que goza, especificando las restricciones, usos y actividades que especifique la Ley para esa zona, a fin de incorporar dichos estudios en las correspondientes implicaciones ambientales del proyecto.

Calidad del aire y ruidos.

Características climáticas de la zona objeto de estudio. Definición del régimen de vientos dominantes.

Análisis de la calidad actual del aire en la zona del proyecto, referido tanto a partículas como a gases, y estudio de la dispersión de las emisiones a la atmósfera en función de las condiciones climatológicas y topográficas de la zona.

Análisis de los niveles sonoros previos al inicio de las obras, atendiendo a los distintos ambientes sonoros existentes en el ámbito de estudio. Elaboración de un mapa acústico con las fuentes de ruido actuales y estimación del incremento sonoro imputable a la actividad.

Se realizará un estudio del incremento de los niveles sonoros en los núcleos de población que puedan verse afectados, núcleos secundarios, viviendas dispersas, concretando y localizando los puntos más sensibles en el entorno de la traza, ya sea durante la fase de construcción o explotación del proyecto así como aquellas áreas que albergan fauna sensible a los mismos.

El mapa acústico detallará las líneas isófonas resultantes de la estimación del incremento sonoro y aportará información sobre la población afectada, zonas especialmente sensibles y áreas con fauna singular.

A tenor de los resultados del mismo se diseñarán las medidas protectoras y correctoras adecuadas para garantizar que el nivel sonoro continuo equivalente no supera 65 y 55 dB(A) durante el período diurno y nocturno, respectivamente.

Geología y geomorfología

Estudio de las características geológicas y geomorfológicas del terreno receptor del proyecto con objeto de prever el aumento de riesgo de inestabilidad en laderas, avenidas e inundaciones

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0981804202255350442443



Dirección General del Medio Ambiente
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ADMINISTRACIÓN LOCAL
Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

debido a los desmontes, rellenos mediante terraplenes, excavaciones y movimientos de tierra, entre otras acciones características del proyecto.

Localización e identificación de las zonas con características geológicas no favorables técnicamente para el diseño y ejecución del proyecto.

Inventario, identificación y caracterización de los enclaves geológicos y geomorfológicos singulares, protegidos o no, ya sea en el contexto estatal, regional o municipal. Riesgo de afección a los mismos.

Hidrología e hidrogeología

Inventario, caracterización y cartografía de los recursos hídricos superficiales, permanentes o estacionales. Definición y localización de los flujos de escorrentía superficial y sistemas de drenaje.

Descripción, características y régimen hidráulico de las aguas subterráneas. Identificación y cartografía de las zonas de recarga y descarga de las aguas subterráneas. Vulnerabilidad de los acuíferos frente a la contaminación.

Suelos

Inventario y cartografía de los tipos de suelo existentes en la zona de estudio, con referencia a sus características ecológicas y productivas. Valoración de la productividad agrícola de los mismos, localizando cartográficamente los de mayor valor.

Vegetación y usos del suelo

Inventario y descripción de las formaciones vegetales existentes y tipos de ocupación del suelo presentes en la zona de estudio, indicando su composición florística. Cartografía de las formaciones inventariadas.

Valoración ambiental de las unidades identificadas. Definición de los parámetros que las caracterizan: diversidad, calidad y fragilidad ecológica.

Identificación y localización de las formaciones y ejemplares de carácter más singular dentro del contexto territorial o de mayor sensibilidad en relación a las actuaciones previstas (áreas de matorral, árboles singulares, etc.).

Fauna

Inventario y cartografía de las comunidades faunísticas ligadas a las formaciones vegetales y los cursos de agua existentes. En la valoración de la fauna se tendrá en consideración su inclusión en los Catálogos Nacional y Regional de Especies Amenazadas, así como en los diferentes Convenios o Tratados Internacionales suscritos por España, Reglamentos y Directivas Europeas (Directiva de Aves, Directiva de Hábitats, Reglamento CEE/CITES, etc.).

Identificación de la fauna afectada más sensible así como de sus áreas de distribución, indicando el grado de protección y el estado de conservación de las poblaciones presentes en el ámbito del estudio.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0981804202255350442443



Dirección General del Medio Ambiente
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ADMINISTRACIÓN LOCAL
Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Paisaje

Descripción y cartografía de las unidades de paisaje establecidas, teniendo en cuenta sus elementos componentes y las condiciones de visibilidad.

Valoración del paisaje en función de su calidad y fragilidad visual. Identificación de las unidades de mayor valor paisajístico.

Patrimonio histórico, cultural y arqueológico

Se realizará un estudio de interés histórico, cultural y arqueológico de la superficie afectada por el proyecto.

Vías pecuarias

Se localizarán y caracterizarán las vías pecuarias existentes que puedan ser afectadas por la actuación, al objeto de que se completen y definan en el proyecto las correspondientes medidas que eviten afecciones estructurales o funcionales sobre ellas.

Infraestructuras y servicios

Se identificarán y localizarán cartográficamente las infraestructuras y servicios que puedan verse afectados por la realización del proyecto, como redes de abastecimiento de agua y de saneamiento, red de gas, red de riego, carreteras, tendidos eléctricos, caminos agrícolas, etc.,

Aspectos socioeconómicos

Previsiones y limitaciones del planeamiento urbanístico vigente, en relación a la calificación urbanística de los suelos del entorno del trazado.

Estudio de los efectos de carácter indirecto e inducido sobre la estructura territorial y urbana. Estudio de la alteración de los desarrollos urbanísticos previstos. Identificación de conexiones y relaciones territoriales.

Identificación de las zonas habitadas existentes en el ámbito de afección del trazado. Aprovechamientos y usos en el territorio. Estudio de la estructura agraria del territorio afectado.

Estudio del grado de aceptación o repulsa social ocasionadas por el proyecto e indicación de los procedimientos utilizados.

Evaluación económica y viabilidad del proyecto.

4. Identificación y valoración de impactos, tanto de la solución propuesta como de sus alternativas

Se incluirá la identificación y valoración de los impactos previsibles de las actividades proyectadas sobre los distintos elementos ambientales, referidos a cada una de las alternativas propuestas.

La identificación de los impactos ambientales derivará necesariamente del estudio de las interacciones entre las acciones originadas por el proyecto, en sus distintas fases, y las características específicas de los aspectos ambientales afectados en cada caso concreto.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 098180420225350442443



Dirección General del Medio Ambiente
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ADMINISTRACIÓN LOCAL
Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

La valoración de los efectos ambientales se realizará cuantitativamente si fuera posible, o bien cualitativamente, expresando los indicadores o parámetros utilizados, empleándose, siempre que fuera posible, normas o estudios técnicos de general aceptación, que establezcan valores límite o guía según los diferentes tipos de impacto.

Se distinguirán los efectos positivos de los negativos; los temporales de los permanentes; los simples de los acumulativos y sinérgicos; los directos de los indirectos: los reversibles de los irreversibles; los recuperables de los irrecuperables; los periódicos de los de aparición irregular; los continuos de los discontinuos.

Para la caracterización y calificación de los impactos se utilizará la terminología que define punto 8 del Anexo VI de la *Ley 21/2013, de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental*.

Se detallará la metodología y procesos de cálculo utilizados en la evaluación o valoración de los diferentes impactos ambientales, así como el fundamento científico de esa evaluación.

Los impactos valorados se jerarquizarán en orden a su importancia relativa, de forma que pueda establecerse finalmente una visión integrada de la incidencia ambiental del proyecto.

En la identificación y valoración de impactos se considerarán especialmente los siguientes:

- Efectos de tipo acumulativo o sinérgico debidos a la superposición de construcciones en este ámbito relativas a otras infraestructuras de transporte, tanto carreteras como ferrocarriles, u otras actuaciones, promovidas por la Administración del Estado, la Comunidad de Madrid, los Ayuntamientos respectivos o los particulares.
- Estimación de la contaminación atmosférica producida por la emisión de gases y partículas, de forma temporal o permanente, en relación a su incidencia sobre las zonas sensibles de población y ecosistemas sensibles (Espacios Naturales Protegidos). En particular, durante la fase de construcción se deberá estudiar la emisión de partículas PM-10, y durante la fase operativa las emisiones generadas por los vehículos que transitarán la vía (en su caso por el incremento de vehículos), contemplando CO, CO₂, NO_x, COVs, Benceno, PM-10 y PM-2,5.
- Estimación del incremento de los niveles de ruido por la circulación de vehículos y efectos previstos de dicho incremento sobre las zonas sensibles de población y fauna.
- Efectos en relación a la inestabilidad de los terrenos y a su morfología, como consecuencia de los movimientos de tierras a efectuar (desmontes, terraplenes, etc.).
- Efectos sobre las zonas de interés geológico detectadas.
- Efectos ambientales del vertido de tierras sobrantes, en relación a las formas del terreno, el suelo ocupado, las condiciones de drenaje, la vegetación afectada y las características del paisaje en que se encuadren los puntos de vertido.
- Efectos sobre la hidrología superficial y subterránea como consecuencia de los movimientos de tierras, infraestructuras de cruce y sistemas de drenaje proyectados.
- Afección a suelos productivos. Evaluación de la pérdida de las distintas unidades inventariadas de suelo y del riesgo de su contaminación por las acciones del proyecto



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 098180420225350442443



Dirección General del Medio Ambiente
 CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ADMINISTRACIÓN LOCAL
 Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

- (ocupación de terrenos, tránsito de la maquinaria pesada, etc.). Estimación de la pérdida de terrenos de cultivo y de la creación de superficies improductivas.
- Efectos sobre la vegetación, estudiados con mayor detalle para la de mayor valor y sensibilidad, debidos tanto a la destrucción como a los daños como consecuencia de la ejecución de las obras.
 - Impactos sobre la fauna sensible y análisis del efecto barrera que provocará la ejecución y el funcionamiento del proyecto.
 - Impacto paisajístico del conjunto de la infraestructura y obras previstas.
 - Afección a los elementos del patrimonio histórico y arqueológico detectados.
 - Afección a las vías pecuarias.
 - Afección a las infraestructuras y a las condiciones de tránsito, así como a los servicios existentes.
 - Efectos sobre el desarrollo de las tareas agrícolas.
 - Efectos sobre la estructura territorial, en relación al planeamiento vigente.
 - Previsión de impactos sobre la futura población según el planeamiento vigente.

Deberá presentarse en capítulo aparte una evaluación de las repercusiones que la realización del proyecto tendrá sobre el espacio de la Red Natura 2000, teniendo en cuenta los objetivos de conservación del lugar.

Se cuantificarán singularmente las variaciones en los elementos esenciales de los hábitats y especies que motivaron su designación.

- **Estructura y función de los componentes del sistema ecológico e identificación de los procesos ecológicos esenciales del lugar.**
- **Área, representatividad y estado de conservación de los hábitats prioritarios y no prioritarios del lugar.**
- **Tamaño de la población, grado de aislamiento, ecotipos o poblaciones localmente adaptadas, grupo genético, estructura de edades y estado de conservación de las especies presentes en el lugar en cuestión.**
- **Importancia relativa del lugar en la región biogeográfica y en la coherencia de la Red natura 2000.**
- **Otros elementos y funciones ecológicas identificadas en el lugar.**

5. Establecimiento de medidas preventivas y correctoras.

Se indicarán las medidas adoptadas para prevenir, reducir, corregir o compensar los efectos ambientales negativos. Dichas medidas deberán expresarse de forma clara y justificada, desarrollándose al mismo nivel de detalle que las actuaciones del proyecto a las que se refieren, incluyendo su valoración económica e incorporación al presupuesto del proyecto.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 098180420225350442443



Dirección General del Medio Ambiente
 CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ADMINISTRACIÓN LOCAL
 Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

La propuesta contemplará, al menos, las medidas protectoras de los distintos componentes ambientales, en relación a las actuaciones que las producen y los momentos en que tienen lugar. En particular:

- Medidas para la prevención de impactos sobre los distintos valores ambientales presentes, en el ámbito de enclaves singulares detectados.
- Medidas para la minimización de la superficie afectada y la prevención de daños innecesarios en los terrenos adyacentes a las zonas de ejecución, en particular, relativas a los suelos y a la vegetación, arbórea y arbustiva, existente.
- Medidas en relación a las vías pecuarias.
- Medidas para la prevención de los impactos sobre el patrimonio histórico y cultural.
- Previsión de una reserva de suelo a lo largo de la infraestructura.
- Medidas para garantizar el tránsito, en las debidas condiciones de seguridad, por los caminos e infraestructuras afectadas durante las obras, así como para garantizar el acceso a las fincas agrícolas existentes.
- Medidas de revegetación e integración paisajística, incluyendo remodelación del terreno, preparación del sustrato, actuaciones de revegetación (siembras, plantaciones, etc.). Las medidas de revegetación e integración paisajística abarcarán todas las superficies afectadas por la ejecución del proyecto, incluyendo superficies auxiliares de obra, viales de obra, márgenes del trazado, taludes, mediana, áreas afectadas por la ejecución de enlaces, pasos y otras obras, etc.

Se especificarán las medidas adoptadas, en su caso, para la integración de los vertederos de tierras sobrantes, así como las correspondientes a la regeneración ambiental de las zonas de vertido, que se desarrollarán a un nivel de detalle equivalente al contemplado para las medidas de integración paisajística de la infraestructura.

- Medidas para garantizar el drenaje de las superficies interceptadas.
- Reposición de vías pecuarias, infraestructuras y servicios afectados.
- Medidas para la corrección del ruido en las zonas habitadas actualmente, y previsiones para las zonas donde se proyectan nuevos asentamientos de población de acuerdo con las determinaciones del planeamiento urbanístico vigente.
- Por último, se describirán los impactos residuales previsibles tras la aplicación de las medidas preventivas y correctoras.

6. Programa de Vigilancia ambiental

Se establecerá un sistema de vigilancia y seguimiento ambiental, tanto para la fase de obras como para la de funcionamiento del proyecto, que contenga las acciones y controles a realizar, de la forma más concreta posible, de manera que garantice el cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras contenidas en el Estudio. Por tanto, el Programa de Vigilancia



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 098180420225350442443

7 AYUNTAMIENTO DE ALCORCÓN



Dirección General del Medio Ambiente
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ADMINISTRACIÓN LOCAL
Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Ambiental deberá establecer una serie de medidas encaminadas a la obtención de los siguientes objetivos:

- * Comprobar la eficacia de las medidas correctoras aplicadas y garantizar su adecuado mantenimiento.
- * Detectar la aparición de posibles nuevos impactos y diseñar y aplicar las correspondientes medidas minimizadoras.

Las acciones a llevar a cabo se describirán detalladamente, especificando el tipo de acción, la periodicidad de la misma y los aspectos considerados.

7. Documento de Síntesis

El Documento de Síntesis del Estudio de Impacto Ambiental deberá incluir de forma sumaria los puntos siguientes:

- Conclusiones relativas a la viabilidad ambiental de las actuaciones propuestas.
- Conclusiones relativas al examen y elección de las alternativas.
- La propuesta de medidas correctoras y el Programa de Vigilancia Ambiental, referidas tanto a la fase de ejecución como a la de explotación.

En este Documento se indicarán, asimismo, las dificultades informativas o técnicas encontradas en la realización del Estudio, especificando el origen y causa de tales dificultades.

Dicho Documento no deberá exceder de veinticinco páginas y se redactará en términos asequibles a la comprensión general.

Finalmente se advierte que deberá quedar inequívocamente identificada la autoría del Estudio de Impacto Ambiental indicando el nombre, titulación y, en su caso, profesión regulada del autor o autores, debiendo constar la fecha de conclusión y firma del autor o autores. Asimismo se deberá señalar el NIF del promotor o empresa titular, teléfono de contacto y dirección de notificación.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0981804202255350442443



AYUNTAMIENTO DE ALCORCÓN
Concejalía de Medio Ambiente, Parques y Jardines.
Departamento de Medio Ambiente

AYUNTAMIENTO DE ALCORCÓN
REGISTRO GENERAL
Registro de Salida
6990/2018 19/04/2018 14:18

18.04.2018

“Contestación a consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20180044 / Adecuación, reforma y conservación de la Autovía A-5, del suroeste. Tramo: P.K. 10+000 al PK 74+000 TTMM Varios (Madrid)”

Con fecha de 22.3.2018 se recibe escrito de la Subdirección General de Evaluación Ambiental (registro salida 99/6940) en el que, en calidad de municipio afectado por el proyecto ADECUACIÓN, REFORMA Y CONSERVACIÓN DE LA AUTOVÍA A-5, DEL SUROESTE. TRAMO PK 10+000 AL PK 74+000 TTMM VARIOS (MADRID) (referencia SGEA(JHG/fjs/20180044), promovido por la Dirección General de Carreteras, se solicita informe en el plazo de 30 días hábiles, sobre el alcance que el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental debería tener, todo ello en cumplimiento de lo establecido en la Ley 21/2013, de 9 de noviembre, de evaluación ambiental.

Se ha consultado el Documento Ambiental expuesto al público en la página web del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, incluyéndose a continuación aquellos aspectos que, desde el punto de vista ambiental, se consideran más relevantes.

BREVE DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO EN ALCORCÓN.

De acuerdo con la documentación consultada, este anteproyecto tiene como principales objetivos dotar al tronco de esta autovía con un mínimo de tres carriles en cada sentido, ampliando esta plataforma por el exterior, con carriles de 3,5 metros de ancho y 2,5 metros de arcén exterior. También se tiene previsto modificar determinados enlaces, algunos de los cuales afectan directamente a Alcorcón:

- ✓ La conexión entre la M-40 y la Autovía A-5 sufre significativos cambios, comenzando en el PK 9+100 prolongando la vía lateral existente, y también modificando el flujo de vehículos que se van incorporando desde la M-40 a la Autovía A-5.
- ✓ El enlace entre la Autovía A-5 y Alcorcón Centro también sufre modificaciones, dotando de un carril adicional de entrada, quedando en total tres de entrada y uno de salida.
- ✓ El enlace entre el carril lateral de la Autovía A-5 y Parque Oeste también se modifica dotándolo de una glorieta que permita la entrada desde la autovía pero también la salida en ambas direcciones.
- ✓ Finalmente también se modifican las conexiones entre la Autovía A-5 y la M-50 y la M-506.

ASPECTOS A REVISAR EN EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL.

Sin perjuicio de que se incluyan todos los aspectos previstos en el Anexo VI de la Ley 21/2013 de evaluación ambiental, se propone que se incluyan específicamente los siguientes aspectos:

a) Prevención de la contaminación acústica.

La presencia de una vía de alta capacidad como es la Autovía A-5 en las proximidades del casco urbano de Alcorcón da lugar a la existencia de unos niveles de ruido, en determinadas zonas residenciales de este municipio, muy elevados considerándose prioritaria la actuación sobre el mismo para reducir los niveles de contaminación acústica.



AYUNTAMIENTO DE ALCORCÓN
Concejalía de Medio Ambiente, Parques y Jardines.
Departamento de Medio Ambiente

En cumplimiento de la Ley 37/2003 del Ruido y demás normativa de desarrollo, este Ayuntamiento de Alcorcón elaboró en los años 2013 y 2014 el correspondiente Mapa Estratégico de Ruido de Alcorcón en el que se identifican distintas autovías y carreteras (Autovía A-5, M-50, M-40, etc.) que tienen un efecto significativo sobre los niveles de ruido del municipio, como la M-50 sobre el Ensanche Sur, aunque se ha identificando la Autovía A-5 como de la mayor impacto acústico sobre el municipio.

Los resultados obtenidos muestran que el período más desfavorable es el nocturno, desde las 23 hasta las 7 horas, presentando unos valores por encima de los 65 dB (A) y 55 Db (A) para el día y la noche respectivamente, y superando incluso el valor de 70 dB (A) en período nocturno (L_n) y de 75 dB (A) para los parámetros día (L_d), tarde (L_e) y global (L_{den}). Las vías urbanas con mayor impacto acústico procedente de la Autovía A-5 son:

- ✓ Viviendas existentes en la Avenida Bellas Vistas y en la calle Tordesillas.
- ✓ Campus Universitario de Alcorcón, en la calle Atenas.
- ✓ Hospital Universitario Fundación Alcorcón, en la calle Budapest.

En cuanto a la población afectada por los grandes ejes viarios, se muestra en la tabla a continuación la población afectada a 4 metros de altura, expresada en centenas de habitantes.

TABLA DE POBLACIÓN AFECTADA A 4 m. DE ALTURA (centenas)

Rangos dB (A)	CONTRIBUCIÓN GRANDES EJES VIARIOS.			
	L_{den}	L_d	L_e	L_n
	Día completo	Día	Tarde	Noche
50 - 54	-	-	-	90
55 - 59	131	89	92	43
60 - 64	71	40	44	11
65 - 69	29	7	9	3
> 70 ≤ 75	-	-	-	2
> 75	4	2	2	-

Finalmente debe añadirse que las quejas vecinales por el ruido de la Autovía A-5 sobre las viviendas de la calle Tordesillas y Avenida Bellas Vistas con continuas, la última de ellas de fecha 21.05.2018, y que por parte de este Ayuntamiento de Alcorcón también se ha remitido escrito al Ministerio de Fomento solicitando que, en el marco del Plan de Acción para Prevención del Ruido de la Autovía A-5, se valorase la colocación de pantallas acústicas en el tramo que pasa junto al casco urbano de Alcorcón.



AYUNTAMIENTO DE ALCORCÓN
Concejalía de Medio Ambiente, Parques y Jardines.
Departamento de Medio Ambiente

En este sentido se considera que estas obras de adecuación, reforma y mantenimiento son una excelente oportunidad para la implantación de medidas como pueden ser:

- ✓ Instalación de pantallas acústicas en los tramos próximos a zonas residenciales o de equipamiento educativo u hospitalario.
- ✓ Utilización en estas zonas de pavimentos de bajo nivel de emisión acústica.
- ✓ Limitación de la velocidad de los vehículos, etc.

En relación al ruido añadir finalmente la conveniencia de limitar las obras que generen elevados niveles de ruido (rotura de hormigón, etc.) durante el período nocturno en las proximidades de zonas residenciales para garantizar su adecuado descanso.

b) Análisis de alternativas, sostenibilidad y contaminación atmosférica.

Es perfectamente conocido los importantes atascos que se producen todas las mañanas a la entrada de la Autovía A-5 en Madrid, comienzan ya en el municipio de Móstoles, se mantienen en el de Alcorcón, y alcanzan incluso al Municipio de Madrid y sus diferentes vías de circunvalación: M-30, M-40, M-45 y M-50.

Por otro lado también son notorios los problemas de calidad de aire que tiene Madrid y el cinturón de poblaciones metropolitano como Alcorcón, Móstoles, Getafe, Leganés, Fuenlabrada, Alcalá de Henares, etc. No solo la mancha de contaminación conocida como "boina" puede verse desde todos los municipios colindantes de Madrid, sino que tiene su reflejo en las deficientes calidades del aire que se registran en la red de control de la calidad del aire, e incluso alcanza su máximo exponente en el procedimiento sancionador que tiene abierto la Unión Europea al Reino de España por el flagrante incumplimiento de la normativa en materia de calidad del aire, es especial para los óxidos de nitrógeno, partículas y ozono.

Se estima que, teniendo en cuenta la gran envergadura y calado que tienen las actuaciones contenidas en este proyecto de adecuación, reforma y mantenimiento, se considera necesario no solo garantizar la mejora de la conectividad y circulación de vehículos, sino también dar un impulso a las políticas de movilidad sostenible que pueden contribuir a una mejora de la calidad del aire y reducción de los niveles de ruido.

En el análisis de alternativas contenido en la página 16 del Documento Ambiental se cita expresamente que "Dadas las características de las actuaciones proyectadas, consistentes en adecuaciones y remodelación de la autovía existente, A-5, no se plantean alternativas. La mayor parte se proyectan en el dominio viario y zona de expropiación, consistentes en un tercer carril en ambas calzadas y remodelación de enlaces existentes".

Se considera que esta justificación es incorrecta ya que no se ha entrado a valorar la funcionalidad de los nuevos carriles y enlaces que se van a generar, suponiendo que va a ser utilizado mayoritariamente por vehículos privados. En el Anexo VI de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, relativo a los Estudios de Impacto Ambiental y criterios técnicos, se incluye en su apartado b):

b) Examen de alternativas del proyecto que resulten ambientalmente más adecuadas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1, que sean técnicamente viables y justificación de la solución adoptada".

En ningún momento se ha llevado a cabo un análisis de posibles alternativas, adelantando que un modelo de Autovía A-5 en el que se consiga una movilidad más sostenible, con dominancia del transporte público, conducirá inequívocamente a unos resultados ambientales más favorables.



AYUNTAMIENTO DE ALCORCÓN
 Concejalía de Medio Ambiente, Parques y Jardines.
 Departamento de Medio Ambiente

Se estima que ahora es el momento de estudiar alternativas de fomento del transporte público que puedan conducir a una reducción del flujo de vehículos, mejorando tanto la movilidad como los parámetros ambientales de calidad del aire y ruido, todo ello en colaboración con la Comunidad de Madrid y los ayuntamientos implicados en este proyecto.

En el análisis de alternativas en ningún momento se ha tenido en cuenta la posible y futura funcionalidad de las vías que podría influir en el trazado y características definitivas de la remodelación a ejecutar. El análisis de alternativas debe incluir necesariamente un escenario en el que se proponga un cambio en el modelo de movilidad convencional existente en la actualidad a un modelo donde:

- ✓ Se puedan diseñar carriles específicos para el transporte público en autobús, carriles prioritarios para vehículos con alta ocupación, etc.
- ✓ Carriles reversibles según la ocupación de cada sentido.
- ✓ Diseño de nodos de interconexión y sus respectivos accesos entre distintos sistemas de transportes públicos: Tren de Cercanías, estaciones de Metro y autobuses.
- ✓ Análisis pormenorizado de la movilidad de los distintos municipios involucrados, procurando su conexión con carriles bici en los arcones de las vías de servicio, etc.

c) Reducción del efecto barrera.

Las infraestructuras lineales como es la Autovía A-5 provocan un efecto barrera en los municipios por donde atraviesa, dificultando el paso de personas, ciclistas e incluso vehículos. En el caso de Alcorcón se acentúa por la presencia de la línea de ferrocarril de Cercanías C-5.

El casco urbano de Alcorcón queda al sur de la Autovía A-5, y al norte están ubicados varios polígonos industriales y comerciales:

- ✓ Polígono de Industrias Especiales donde hay concesionarios de vehículos, grandes almacenes, empresas de distribución, etc.
- ✓ Centro Comercial Tres Aguas: este centro tiene cines, restaurantes y numerosas tiendas, constituyendo un centro receptor de visitas, sobre todo los fines de semana.
- ✓ Recientemente se ha abierto el Polígono de El Lucero que incluye actividades comerciales de gran demanda como IKEA, Bauhouse y Bricomart, estando previsto que en el futuro se implanten más actividades similares.

La remodelación que se va a llevar a cabo en Alcorcón Central y en Parque Oeste podría reducir el efecto barrera habilitando en las rotondas amplias zonas de paso para personas con movilidad reducida y en general para todo tipo de peatones, carril bici que permita atravesar estas infraestructuras a los ciclistas de forma segura, y finalmente adecuados accesos para vehículos privados y para el transporte público.

Se solicita que el Estudio de Impacto Ambiental preste una atención especial a los accesos peatonales, ciclistas y para vehículos previstos en el proyecto con vistas a reducir en lo posible en inevitable efecto barrera que genera esta infraestructura.



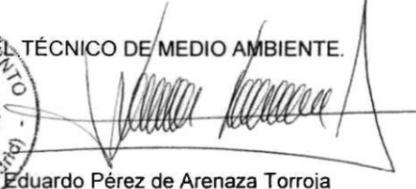
AYUNTAMIENTO DE ALCORCÓN
 Concejalía de Medio Ambiente, Parques y Jardines.
 Departamento de Medio Ambiente

d) Prevención y reciclaje de residuos de la construcción y demolición.

Durante la ejecución de estos proyectos de adecuación, remodelación y mantenimiento de la Autovía A-5 se van a generar importantes volúmenes de residuos de la construcción y demolición, mayoritariamente hormigón, estimándose que, de acuerdo con la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 105/2008 de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, debe procurarse la realización de todas las medidas tendentes a la prevención, reutilización y reciclaje de los residuos generados, tanto en fase de proyecto como de funcionamiento, debiendo además extremarse el control documental sobre las empresas constructoras para garantizar un adecuado destino de estos residuos, evitando que pueda ser vertido ilegalmente en municipios limítrofes.

Alcorcón, a 16 de abril de 2018

Vº Bº EL CONCEJAL DE MEDIO AMBIENTE, PARQUES Y JARDINES. EL TÉCNICO DE MEDIO AMBIENTE.

 Antonio Luis Galindo Casado Eduardo Pérez de Arenaza Torroja

Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.
 Secretaría de Estado de Medio Ambiente.
 Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.
 Subdirección General de Evaluación Ambiental.
 Plaza de San Juan de la Cruz s/n.
 28071 Madrid.

8 D.G. DE CARRETERAS Y TRANSPORTE. CONSEJERÍA DE FOMENTO. CASTILLA – LA MANCHA

20180044



Castilla-La Mancha
Dirección General de Carreteras y Transportes
Consejería de Fomento
Paseo Cristo de la Vega, s/n - 45071 Toledo

CASTILLA-LA MANCHA
REGISTRO ÚNICO
Serv. Centrales de la Consejería de Fomento - Toledo
Dirección General de Carreteras y Transportes

08 MAY 2018

SALIDA Nº	ENTRADA Nº
434484	

Fecha: 30 de abril de 2018

Asunto: EIA Adecuación, Reforma y Conservación de la Autovía A-5, del Suroeste, (pp.kk 10,000 – 74,000).

Referencia: TO-5488-18

Destinatario: Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural
Subdirección General de Evaluación Ambiental
Plaza de San Juan de la Cruz s/n M. AMBIENTE (SJC)
28071 MADRID

Título del Proyecto: ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL ANTEPROYECTO DE ADECUACIÓN, REFORMA Y CONSERVACIÓN DE LA AUTOVÍA A-5, DEL SUROESTE, (PPKK 10,000 – 74,000)

Término Municipal: Casarrubios del Monte, Valmojado, Méntrida, Las Ventas de Retamosa, La Torre de Esteban Hambrán, Santa Cruz de Retamar, Quismondo y Maqueda, provincia de Toledo

Promotor: Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento

1. ANTECEDENTES

Con fecha 22 de marzo de 2018 se recibe en esta Dirección General de Carreteras y Transportes escrito de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio ambiente, relativa al EIA del Anteproyecto de Adecuación, Reforma y Conservación de la Autovía A-5, del Suroeste. Tramo: del pk 10,000 al pk 74,000, solicitando informe sobre el mismo.

De acuerdo con el articulado de la Ley 9/90 de Carreteras y Caminos de Castilla-La Mancha y el Reglamento de la misma, aprobado por Decreto 1/2015, de 22 de enero, en respuesta a la citada solicitud, se manifiesta lo siguiente:

2. DOCUMENTACIÓN INFORMADA

La documentación recibida corresponde al Documento de Inicio del Estudio de Impacto Ambiental del Anteproyecto de Adecuación, Reforma y Conservación de la Autovía A-5, del Suroeste. Tramo: del pk 10,000 al pk 74,000, elaborada en la fecha de febrero de 2018.

3. CARRETERAS AFECTADAS

1. Carreteras o Proyectos de Titularidad Autonómica afectadas por la solicitud:
Carreteras existentes:
Las carreteras de titularidad autonómica que se ven afectadas por el citado proyecto son:

CARRETERA	CATEGORÍA	DATOS DE TRÁFICO (Aforo 2016) IMD, %pesados [estación de aforo]
CM-5007	Comarcal	IMD=3.337 veh/día; 5% pesados [TO-70] IMD=4.662 veh/día; 4% pesados [TO-219]
CM-41	Básica Alta Capacidad	IMD=7.113 veh/día; 6% pesados [TO-416a]
CM-5004	Comarcal	IMD=1.410 veh/día; 11% pesados [TO-220]
CM-9513	Local Ramal	-

Nota: Denominación de carreteras según actualización del Catálogo de la Red de Carreteras de Castilla-La Mancha, publicado en DOCM nº 91 / 12-05-2015)



Castilla-La Mancha
Dirección General de Carreteras y Transportes
Consejería de Fomento
Paseo Cristo de la Vega, s/n - 45071 Toledo

Carreteras en Proyecto:
No existen nuevas carreteras de titularidad autonómica en proyecto que afecten a este municipio.

4. INFORME TÉCNICO

Según el Documento de Inicio presentado, el objeto del mismo es aportar la información ambiental necesaria dentro del ámbito de ejecución de las actuaciones de adecuación, reforma y conservación del corredor oeste de la autovía A-5 entre los pp.kk 10,000 y 74,000 de acuerdo al contenido mínimo establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Dado que se trata de un Documento de Inicio, el objeto del presente informe no es dictaminar sobre su validez definitiva, sino dejar constancia de aquellos aspectos que debe recoger el Estudio de Impacto Ambiental respecto a las carreteras autonómicas.

Teniendo en cuenta lo anterior, desde el punto de vista ambiental, el Proyecto de Adecuación, Reforma y Conservación de la Autovía A5, puede afectar a las carreteras de titularidad autonómica, (recogidas en el apartado 3 de este informe), en el entorno del cruce con la citada autovía.

Por ello, cuando se avance en el grado de definición del Estudio de Impacto Ambiental, se deberá presentar un estudio de afecciones acústicas sobre las carreteras de titularidad autonómica en el entorno del cruce con la autovía A-5, así como las medidas concretas que deben adoptarse.

Con independencia de ello, en relación con las carreteras autonómicas, se debe tener en cuenta lo siguiente:

1.- Identificación de las carreteras afectadas.

Según el Decreto 25/2015, de 7 de mayo, por el que se actualiza el catálogo de la Red de Carreteras de titularidad de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, las carreteras afectadas son las recogidas en el apartado 3 del presente informe, por ello se considerará lo siguiente:

- Se debe modificar la nomenclatura de la carretera CM-610, por la actual denominación de CM-5007.
- Se debe identificar de manera unívoca la carretera CM-9513, con origen en la intersección de la A-5 en el pk 72,620, y final en la intersección con la carretera N-403a, (Carretera de Ávila), en Maqueda.

Documento Verificable en www.jccm.es mediante Código Seguro de Verificación (CSV): CAF3EED8D8C8FB155697242

Documento Verificable en www.jccm.es mediante Código Seguro de Verificación (CSV): CAF3EED8D8C8FB155697242

9 CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL TAJO


Castilla-La Mancha
 Dirección General de Carreteras y Transportes
 Consejería de Fomento
 Paseo Cristo de la Vega, s/n - 45071 Toledo



Nuestra Ref^a: EIA-0089/2018
 Su Ref^a: SGEA/JHG/fjs/20180044

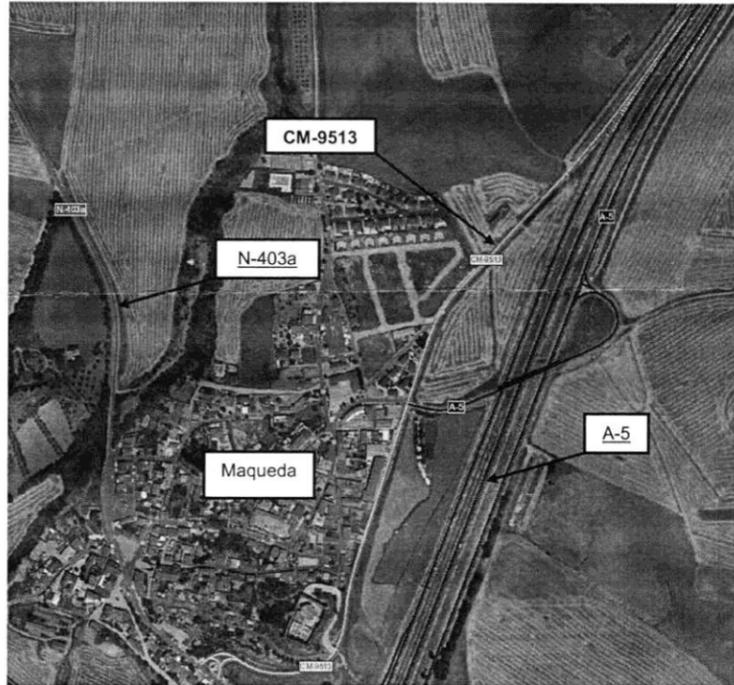


Imagen de la carretera CM-9153 en el entorno de la autovía A-5, (Maqueda)

**EL JEFE DE SERVICIO DE
 PLANIFICACION Y PROYECTOS**

Firmado digitalmente en TOLEDO a 04-05-2018
 por LUIS MANUEL FLORES DIAZ
 Cargo: Jefe de Servicio de Planificación y Proyectos.

**Vº Bº EL DIRECTOR GENERAL DE
 CARRETERAS Y TRANSPORTES**

Firmado digitalmente el 07-05-2018
 por FRANCISCO DAVID MERINO RUEDA



Documento Verificable en www.jccm.es mediante
 Código Seguro de Verificación (CSV): CAF3EED8D8CFB155697242

I N F O R M E

SOBRE SUGERENCIAS RELATIVAS AL IMPACTO AMBIENTAL DERIVADO DEL PROYECTO DE "ADECUACIÓN REFORMA Y CONSERVACIÓN DE LA AUTOVÍA A-5, DEL SUROESTE. TRAMO: P.K. 10+000 AL P.K. 74+000" EN LOS TT.MM. DE MADRID, ALCORCÓN, MÓSTOLES, ARROYOMOLINOS, NAVALCARNERO, CASARRUBIOS DEL MONTE, VALMOJADO, MÉNTRIDA, LAS VENTAS DE RETAMOSA, LA TORRE DE ESTEBAN HAMBRÁN, SANTA CRUZ DEL RETAMAR, QUISMONDO Y MAQUEDA

Se ha recibido en esta Unidad traslado del escrito del MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACION Y MEDIO AMBIENTE - S. DE E. DE MEDIO AMBIENTE - D.G. DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL, con registro de entrada nº 000002136e1800011207, de fecha 22 de marzo de 2018, por el que se comunica el inicio del procedimiento de evaluación ambiental y se envía la documentación relativa al proyecto de "ADECUACIÓN REFORMA Y CONSERVACIÓN DE LA AUTOVÍA A-5, DEL SUROESTE. TRAMO: P.K. 10+000 AL P.K. 74+000" en el t.m. de promovido por . A estos efectos solicita el envío de sugerencias relativas al impacto ambiental que, a juicio de esta Confederación, pudieran derivarse del proyecto, así como cualquier indicación que estime beneficiosa para una mayor protección y defensa del medio ambiente.

Al respecto se hacen las siguientes indicaciones en el ámbito de las competencias de esta Confederación:

- Hay que recomendar una especial atención a los estudios hidrológicos, con el objeto de que el diseño de las obras de fábrica que se construyan garantice el paso de avenidas extraordinarias.
- Será necesario estudiar con detalle los cruces de la vía con los cauces naturales, de forma que se mantengan las características de estos. Sugerimos, en relación con estas obras de cruce, que se proyecten con una sola luz para reducir el peligro de obstrucción. Se deberán respetar las capacidades hidráulicas y calidades hídricas de los cursos de agua.
- El parque de maquinaria y las instalaciones auxiliares se ubicarán en una zona donde las aguas superficiales no se vayan a ver afectadas. Para ello se controlará la escorrentía superficial que se origine en esta área mediante la construcción de un drenaje alrededor del terreno ocupado, destinado a albergar estas instalaciones. El drenaje tendrá que ir conectado a una balsa de sedimentación. También se puede proteger a los cauces de la llegada de sedimentos con el agua de escorrentía mediante la instalación de barreras de sedimentos.

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
 CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL TAJO

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE

La Jefa de Servicio de Estudios Medioambientales - Arenillas Girola Lidia, firmado el 09/05/2018
 CSV: MA00913B3CE6782B5FFBF98301523447407
 Verificación en <https://sede.mapama.gob.es>



Nuestra Ref^a: EIA-0089/2018
Su Ref^a: SGEA/JHG/fjs/20180044

- En el diseño de la infraestructura viaria se prestará especial atención a los estudios hidrológicos, con el objeto de que el diseño de las obras asegure el paso de las avenidas extraordinarias.
- Se procurará que las excavaciones no afecten a los niveles freáticos, así como también se debe tener cuidado con no afectar a la zona de recarga de acuíferos.
- No se realizará el lavado de maquinaria o su mantenimiento y repostaje en zonas distintas a las que se designen al efecto para realizar este tipo de operaciones. En el caso de tener que realizar el lavado de maquinaria en la zona de obras, se deberá construir, dentro de la parcela de instalaciones auxiliares, un lavadero de maquinaria con una balsa de sedimentación asociada, para impedir que esa agua contaminada llegue directamente al suelo o a los cauces cercanos. El lavado de maquinaria tal como camiones, hormigoneras, etc. se realizará sobre una superficie de hormigón lo suficientemente ancha como para que pueda acceder un camión, y con la inclinación adecuada (2%) para que el agua sea evacuada hacia la balsa de sedimentación, donde se recogerán las aguas residuales del lavado, los sedimentos generados y los aceites y grasas que pudieran ser arrastrados. Es importante que la balsa esté perfectamente vallada con un cerramiento rígido para evitar que animales o personas puedan caer dentro.
- Una vez terminadas las obras, los lodos procedentes de la balsa de sedimentación o el material de absorción de los derrames de aceites y combustibles se gestionarán conforme a la legislación vigente acerca de residuos peligrosos, y tanto la balsa de sedimentación, como el lavadero o como la zona de cambio de aceite deberán ser desmantelados. Además, todos los residuos producidos en la obra serán clasificados y segregados en su origen. Los residuos peligrosos serán tratados según indique la legislación y se contactará con un gestor autorizado de residuos por la Comunidad Autónoma que se encargará de su tratamiento y gestión.
- Para evitar la necesidad de construir pequeñas depuradoras de aguas fecales o la instalación de duchas y lavabos portátiles en el campo, con objeto de proveer a los operarios de las obras se recomienda utilizar las infraestructuras existentes en los pueblos más cercanos a la zona del proyecto que se trate para ubicar las oficinas, los vestuarios y las duchas. De esta manera se evitará la generación de aguas fecales y la necesidad de proceder a su tratamiento o depuración.
- Asimismo, se procederá a la restauración paisajística de los cauces afectados con la realización de plantaciones acordes con la

MINISTERIO
DE AGRICULTURA Y PESCA,
ALIMENTACIÓN Y MEDIO
AMBIENTE
CONFEDERACIÓN
HIDROGRÁFICA
DEL TAJO

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE

La Jefa de Servicio de Estudios Medioambientales - Arenillas Girola Lidia, firmado el 09/05/2018

CSV: MA00913B3CE6782B5FFF98301523447407

Verificación en <https://sede.mapama.gob.es>



Nuestra Ref^a: EIA-0089/2018
Su Ref^a: SGEA/JHG/fjs/20180044

situación geobotánica del cauce, de manera que se fomente la sucesión ecológica natural. Dicha restauración comprenderá una longitud aguas arriba y aguas abajo que supere la zona de influencia de las obras.

Además de lo anterior, se tendrán en cuenta las siguientes indicaciones de carácter general:

- Se han de respetar las servidumbres de 5 m de anchura de los cauces públicos, según establece el artículo 6 del Real Decreto Legislativo 1/2001.
- En ningún caso se autorizarán dentro del Dominio Público Hidráulico la construcción montaje o ubicación de instalaciones destinadas albergar personas, aunque sea con carácter provisional o temporal, de acuerdo con lo establecido en el artículo 77 del Reglamento de Dominio Público Hidráulico.
- Las captaciones de aguas públicas deberán de disponer de la correspondiente autorización, cuyo otorgamiento corresponde a esta Confederación.
- Hay que considerar que toda actuación que se realice en la zona de policía de cualquier cauce público, definida por 100 m de anchura medidas conjuntamente y a partir del cauce, deberá contar con la preceptiva autorización de esta Confederación, según establece la vigente legislación de aguas, y en particular las actividades mencionadas en el artículo 9 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

MINISTERIO
DE AGRICULTURA Y PESCA,
ALIMENTACIÓN Y MEDIO
AMBIENTE
CONFEDERACIÓN
HIDROGRÁFICA
DEL TAJO

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE

La Jefa de Servicio de Estudios Medioambientales - Arenillas Girola Lidia, firmado el 09/05/2018

CSV: MA00913B3CE6782B5FFF98301523447407

Verificación en <https://sede.mapama.gob.es>

10 OFICINA ESPAÑOLA DE CAMBIO CLIMÁTICO


Comentarios de la Oficina Española de Cambio Climático (OECC) sobre el impacto ambiental del proyecto 20180044, "ADECUACIÓN, REFORMA Y CONSERVACIÓN DE LA AUTOVIA A-5, DEL SUROESTE. TRAMO: P.K. 10+000 AL 74+000. TTMM. VARIOS (MADRID)"

El día 26 de marzo de 2018 (fecha de registro de salida 22/03/2018) se recibió en la D.G. de la Oficina Española de Cambio Climático (OECC), procedente de la Dirección General de Carreteras, Ministerio de Fomento, la propuesta de evaluación de impacto ambiental Ordinaria¹, según el Anexo I, apartado 7.1, d) Carreteras; 1º Construcción de Autopistas y autovías, de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental².

El plazo para comentar es de 30 días hábiles desde la recepción de la comunicación.

Consideraciones Preliminares

El documento ambiental señala el carácter de adecuación y reforma de tramos de autovía (64 Km ya construidos), con ampliaciones de carriles y rectificaciones de trazado.

Estudiada la documentación presentada, se suscitan los siguientes

Comentarios

No se ha considerado ninguna variable de Cambio Climático en los documentos aportados (ni de adaptación ni de mitigación), ni las proyecciones climáticas de las condiciones previstas y establecidas por la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET)³ para el área afectada que, en este caso, y por la longitud del trazado (además de las reformas de carriles), sí es posible que incidan sobre los aspectos hidrológicos ambientales, de acuerdo con el documento de la Estrategia Europea de Adaptación al Cambio Climático⁴.

Asimismo, no se han calculado los consumos propuestos de las unidades de obra detalladas en los Pliegos Generales Técnicos de Carreteras.

Conclusión

Se sugiere completar el estudio con el cálculo de la huella de Carbono de la autovía⁵, según referencia adjunta, y para las obras asociadas a este proyecto.

Madrid, 07 de mayo de 2018

¹ Por entender el promotor que las actuaciones previstas pueden suponer efectos adversos sobre el medio ambiente, al estimar que pueden producirse incrementos significativos sobre alguno de los aspectos ambientales indicados en este apartado, considera que el Anteproyecto ha de someterse a evaluación de impacto ambiental simplificada (página 3).

² Con fecha 2 de marzo se registró una modificación en oficina de solicitud de los documentos ambientales (2 DVD con información accesoria).

³ http://www.aemet.es/es/serviciosclimaticos/cambio_climat

⁴ <http://ec.europa.eu/clima/policies/adaptation/>

⁵ <http://hueco2.tecniberia.es/> y

http://www.cedex.es/CEDEX/LANG_CASTELLANO/ORGANISMO/CENTYLAB/CETA/LINEAS/Proyectos_realizados_CC_Emisiones.htm

11 MINISTERIO DE DEFENSA


MINISTERIO DE DEFENSA



SECRETARÍA DE ESTADO
DG. DE INFRAESTRUCTURA
SDG. PATRIMONIO
Código DIR3: E02931002

FIRMA ELECTRÓNICA MINISDEF-EC-WPG-PKI:
SUBDIRECTOR GENERAL DE PATRIMONIO
Emilio Fernandez-Piñeyro Hernandez
FECHA DE LA FIRMA: 30/04/2018

MINISDEF-DIGENIN
FECHA DE REGISTRO (CET):
SALIDA 30/04/2018 09:31:39
D-OC-SE-340000-S-18-003312

OFICIO

S/REF. SGEA/JHG/fjs/20180044
N/REF. 432/UP6/D-28-000-000-2009
FECHA 30/04/2018
ASUNTO CONSULTAS EN LA EIA DEL P/ 20180044 IMPACTO AMBIENTAL. ADECUACIÓN, REFORMA Y CONSERVACIÓN DE LA AUTOVÍA A-5 DEL SUROESTE, TRAMO PK 10+000 TT.MM. VARIOS (MADRID Y TOLEDO)
DESTINATARIO MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE.DIRECCIÓN GRAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL

En relación con la tramitación de la Consultas en la evaluación de impacto ambiental del proyecto "Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-5, del suroeste. Tramo: P.K. 10+000 al P.K. 74+000. TTMM Varios (Madrid), se comunica que el proyecto del ASUNTO no afecta a los intereses e instalaciones del Ministerios de Defensa, pero las actuaciones proyectadas en las inmediaciones del Km.11 de la Autovía A5 podrían afectar a la Zona Próxima de Seguridad de la base aérea de Cuatro Vientos (Madrid), establecida por la Orden DEF/217/2006, de 20 de enero, debido a su proximidad a la misma, por lo que la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento deberá tener en cuenta dicha zona en el planeamiento y ejecución del proyecto.
Por lo expuesto, no existen reparos por parte de esta Subdirección para que se continúe con la tramitación del expediente, siempre que se tenga en cuenta la consideración expresada anteriormente.

EL GENERAL CONSEJERO TOGADO SUBDIRECTOR GENERAL DE PATRIMONIO

- Emilio Fernandez-Piñeyro Hernandez -



CÓDIGO SEGURO DE VERIFICACIÓN: 202000YMEW7YSF7TS/66XSC.INDYZ6DCQ= (documentos clasificados no pueden verificarse)

CORREO ELECTRÓNICO:
patrimonio@digenin@oc.mde.es



Pº Castellana 109 planta 9ª
28071 MADRID
TEL: 916020625
FAX: 916020663

12 SUBDIRECCIÓN GENERAL DE RESIDUOS. DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD, EVALUACIÓN AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL. MAPAMA



MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA,
ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y
EVALUACIÓN AMBIENTAL Y MEDIO
NATURAL

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE RESIDUOS

Contestación a consulta sobre solicitud del alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto 20180044 "ADECUACIÓN, REFORMA Y CONSERVACIÓN DE LA AUTOVÍA A5, DEL SUROESTE. TRAMO PK 10+000 AL PK 74+000.TTMM VARIOS"

1.- EVALUACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN APORTADA.

El promotor del proyecto (la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento) ha solicitado al órgano ambiental la determinación del alcance del estudio de impacto ambiental de este proyecto.

La Subdirección General de Residuos recibió el 28 de marzo de 2018, el Documento Ambiental del proyecto de "Adecuación, reforma y conservación de la autovía a5, del suroeste. Tramo PK 10+000 al PK 74+000", para su revisión y formulación de los comentarios pertinentes sobre el alcance del estudio de impacto ambiental.

El proyecto presentado prevé la reforma de la autovía A5 de primera generación en un tramo que discurre en las provincias de Madrid y Toledo. En este tramo, se plantea tanto la ampliación de la sección de la autovía como la mejora del trazado en algunos puntos y de los enlaces con otras vías de circulación.

Desde el punto de vista de la generación de residuos de construcción y demolición (RCD), este proyecto supone un foco de generación importante, debido principalmente a la demolición parcial de infraestructura existente y al movimiento de tierras. La documentación presentada no identifica los tipos de RCD que pudieran generarse ni se evalúan las cantidades de ellos.

2.- RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN Y CONCLUSIONES

A este proyecto le es aplicable tanto la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados como el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

En lo que se refiere a la Ley 22/2011, debemos señalar que establece la obligación de que todos los residuos que se generen en las obras de construcción y demolición sean gestionados adecuadamente por gestores de este tipo de residuos debidamente autorizados.

Por su parte, el Real Decreto 105/2008, establece las obligaciones que debe cumplir el promotor de la obra tal como se detallan en su artículo 4. En el artículo 5 se describen las obligaciones del poseedor de los residuos.

A título ilustrativo, y sin carácter exhaustivo, cabe señalar que entre otras obligaciones se establece la inclusión en el proyecto de ejecución de la obra de un Estudio de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición, que contendrá como mínimo los datos e información que se prescribe en el artículo 4.a) del citado Real Decreto.

Este estudio incluirá, entre otros, la siguiente información:

- Tipos y volúmenes de los residuos que se prevé generar, con indicación de los códigos LER correspondientes, según establece la Decisión 2014/955/UE, de 18 de diciembre, por la que se modifica la Decisión 2000/532/CE, sobre la lista de residuos, de conformidad con la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. Para ello, puede ser

CORREO ELECTRÓNICO

buzon-sgr@mapama.es

PLAZA DE SAN JUAN DE LA
CRUZ, S/N
28071 MADRID
TEL.: 91 597 58 12
FAX: 91 597 58 57

necesario realizar una caracterización de estos residuos para saber si contienen sustancias peligrosas o no. Asimismo hay que tener en cuenta el esponjamiento de las tierras excavadas.

- Las medidas para la separación de los residuos en obra.
- Actividades de gestión a realizar por gestores autorizados para dichos residuos.

La documentación analizada no contiene información sobre la gestión de los residuos que se generarán, por lo que no es posible analizar si se cumple la legislación vigente aplicable. Se recomienda incluir en el documento de alcance del estudio de impacto ambiental medidas que permitan analizar si se tiene en cuenta la jerarquía de la gestión de residuos (artículo 8 de la Ley 22/2011, de 28 de julio), de manera que se minimicen los impactos que este proyecto pueda provocar asociados a la generación de residuos.

En cuanto al tratamiento adecuado de los residuos, el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, prohíbe, con algunas excepciones, en su artículo 11 el depósito en vertedero de RCD que no hayan sido sometidos a alguna operación de tratamiento previo. Por ello, los residuos generados irán destinados a gestores de valorización de RCD. La entrega de los residuos se acreditará documentalmente. En el caso de los excedentes del movimiento de tierras sería recomendable analizar si es posible su uso en otras obras o restauraciones de espacios degradados como antiguas zonas mineras, ya que la gestión del gran volumen de excedentes generado en este tipo de obras puede colapsar la capacidad de tratamiento de gestores de la zona y colmatar los vertederos existentes. A estos excedentes les sería de aplicación la Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, sobre normas generales de valorización de materiales naturales excavados para su utilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquéllas en las que se generaron.

De lo anteriormente expuesto se obtienen los siguientes resultados y conclusiones:

PRIMERO.

El estudio de impacto ambiental debería contener, al menos, información sobre:

- Tipos y volúmenes de los residuos que se prevé generar. Para ello, puede ser necesario realizar una caracterización de estos residuos para saber si contienen sustancias peligrosas o no. Asimismo hay que tener en cuenta el esponjamiento de las tierras excavadas.
- Las medidas para la separación de los residuos en obra.
- Actividades de gestión a realizar por gestores autorizados para dichos residuos.

SEGUNDO.

El estudio de impacto ambiental deberá contener medidas para separar de forma individualizada las siguientes fracciones de RCD cuando se superen las cantidades indicadas en el artículo 5.5 del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero:

Hormigón



Ladrillos, tejas y cerámicos
Metal
Madera
Vidrio
Plástico
Papel y cartón

También se separarán los residuos peligrosos.

TERCERO

Sería recomendable que se haga un análisis de las cantidades de residuos generados en el movimiento de tierras y no reutilizados en la propia obra para valorar su posible uso, entre otros, en otras obras, o como material de relleno en zonas mineras.

Madrid, 4 de mayo de 2018

**13 SERVICIO DE POLÍTICA FORESTAL Y ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS.
CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO RURAL.
CASTILLA – LA MANCHA**

Firmado digitalmente en TOLEDO, el 15/05/2018 a las 11:49:14 por JUAN PABLO CASTAÑO LOPEZ, Jefe del Servicio de Política Forestal y Espacios NAT



Dirección Provincial en Toledo
**Consejería de Agricultura,
Medio Ambiente y Desarrollo Rural**
c/ Duque de Lerma, nº 3 - 45071 TOLEDO
c/ Quintanar de La Orden, s/n - 45071 TOLEDO

R.AUX. M.AGRICULT Y PESCA,
ALIMENTACION Y M.AMBIENTE (SJC)

Expte: PROYECTO **20180044**
Respuesta a consultas previas EIA
N. Ref: **11211** SPFYEN/ JPC

MAPAMA Entrada: 20180010015478

Dirección General de Calidad y Evaluación
20/04/2018 11:49:14

Ambiental y Medio Natural

Plaza San Juan de la Cruz s/n

28071 MADRID



Documento Verificable en www.jccm.es mediante
Código Seguro de Verificación (CSV): E7745AB22B394E78E839F6

Firmado digitalmente el 13/04/2018
por JUAN PABLO CASTAÑO LOPEZ
Cargo: Técnica

En relación con su petición con entrada en este Servicio el 10 de abril de 2018 sobre el expediente **20180044 "Proyecto de adecuación, reforma y conservación de la autovía A5 del Suroeste, tramo pK 10 a 74"** en diversos términos de la provincia de Toledo, este Servicio hace constar lo siguiente en materias de nuestra competencia, basado en la documentación aportada por el promotor.:

1º.- Descripción del proyecto: consiste en la adecuación y reforma de la autovía A5 en diversos tramos entre los pK 10 al 74, a su paso por la provincia de Toledo. Las obras consisten en la ampliación a tercer carril, rectificación de trazado y adecuación de diversos enlaces con otras vías en diversos tramos. En su mayor parte afectarán al actual dominio viario o espacio colindante.

2º.- Afección a recursos protegidos en el ámbito de la Ley 9/1999, Espacios Naturales Protegidos y Zonas Sensibles.

No se produce afección directa a ENP o Red Natura 2000.
En el entorno del proyecto existen zonas con hábitat de protección especial y/o de interés comunitario que aparecen inventariados en el documento de inicio y que según la documentación aportada no se verán afectados.
La zona de influencia del proyecto tiene especial interés para la avifauna de carácter estepario por poseer un hábitat adecuado para estas especies.
En la zona de influencia del proyecto se han instalado en los últimos años 4 parejas de águila imperial ibérica *Aquila adalberti*, catalogada en peligro de extinción, con distancias de entre 400 a 1500 m de algunos de los nidos a la autovía actual (aprox entre los pk 53 a 64). La realización de las obras puede afectar negativamente a la reproducción de estas parejas si se produce durante la época de cría en zonas próximas a los nidos.

Respecto a otra fauna terrestre vertebrada, el efecto barrera de la autovía actual puede ser importante en algunos puntos de su actual trazado. En la memoria se alude a este efecto barrera y se indica *que se analizará este aspecto para adecuarlo a las nuevas prescripciones en materia de pasos de fauna y vallados perimetrales del MAPAMA.*

3º.- Afección a Vías Pecuarias y Montes de Utilidad Pública

No se afecta a MUP.
La autovía actual intersecta el trazado de diversas vías pecuarias que aparecen incluidas en el documento ambiental. En el mismo se indica que se coordinará con las



Dirección Provincial en Toledo
**Consejería de Agricultura,
 Medio Ambiente y Desarrollo Rural**
 c/ Duque de Lerma, nº 3 - 45071 TOLEDO
 c/ Quintanar de la Orden, s/n - 45071 TOLEDO

administraciones las reposiciones que afecten a caminos, *vías pecuarias* y servicios existentes.

4ª Consideraciones para reducir posibles afecciones al medio natural que deberán contemplarse en el ESI y/o Resolución correspondiente.:

Al tratarse de una actuación que se sitúa en su mayor parte sobre el trazado de la autovía ya existente e inmediaciones, se considera que el proyecto es globalmente compatible con la conservación de los recursos protegidos competencia de este Servicio siempre que se ajuste al siguiente condicionado:

Protección de la fauna:

Afección al águila imperial ibérica: en el desarrollo del proyecto, planificación de las obras y ubicación de zonas de préstamos, vertidos, acopios, etc, deberá tenerse expresamente en consideración la presencia de parejas reproductoras de la especie y los posibles impactos sobre su hábitat, según establece en su Plan de Recuperación en Castilla-La Mancha (Decreto 275/2003) evitando realizar actuaciones durante el periodo de cría (marzo-julio) en los tramos situados a menos de 1 km de los territorios activos en cada año, sin perjuicio de la posible aplicación de otras medidas correctoras que fuesen necesarias.

Este Servicio deberá ser previamente consultado con antelación suficiente para establecer las zonas concretas en las que debe aplicarse esta limitación temporal en función de la evolución de la población de la especie en la zona.

Pasos de fauna: deberán incorporarse al proyecto y especificarse la ubicación actual y las mejoras previstas en los pasos de fauna, teniendo en consideración la actual presencia en la provincia de Toledo de una población reproductora de Lince ibérico *Lynx pardinus* como resultado del actual proyecto de reintroducción de la especie y a su posible expansión futura hacia el norte de la provincia a medio plazo.

Pantallas acústicas: en su diseño deberá contemplarse el riesgo de colisión de aves, debiendo construirse de forma que sean visibles para las mismas, evitando pantallas transparentes.

Vías pecuarias: las actuaciones del proyecto que afecten a vías pecuarias deberán previamente solicitarse a la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural y obtener la autorización correspondiente que establecerá, en su caso, el condicionado que proceda según la legislación específica.

EL TECNICO DE VIDA SILVESTRE

VEBº

EL JEFE DE SERVICIO DE POLITICA
 FORESTAL Y ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS



Documento Verificable en www.jccm.es mediante
 Código Seguro de Verificación (CSV): E7745AB22B394E78E839F6

Firmado digitalmente el 13-04-2018
 por JUAN PABLO CASTAÑO LOPEZ
 Cargo: Técnico/a

**14 VICECONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE. CONSEJERÍA DE AGRICULTURA,
 MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO RURAL. CASTILLA – LA MANCHA**



Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y
 Desarrollo Rural
 VICECONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE
 C/ Quintanar de la Orden, s/n - 45071 Toledo

INFORME DE LA VICECONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE SOBRE EL DOCUMENTO DE INICIO DEL PROYECTO DE ADECUACIÓN, REFORMA Y CONSERVACIÓN DE LA AUTOVÍA A-5, DEL SUROESTE. TRAMO: DEL P.K. 10+000 AL P.K. 74+000, SITUADO EN VARIOS TÉRMINOS MUNICIPALES DE LA PROVINCIA DE TOLEDO Y LA COMUNIDAD DE MADRID.

EXP. MAPAMA: 20180044
 EXPEDIENTE CLM: OCA-SC-17-0321

El 22 de marzo de 2018 se recibe, procedente de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, el documento inicial del proyecto "Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-5, del Suroeste. Tramo: del p.k. 10+000 al p.k. 74+000", en cumplimiento de las consultas a administraciones públicas afectadas establecidas en el artículo 34 de la ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

El proyecto se encuadra, según establece la propia Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, en el supuesto establecido en el Anexo I, grupo 6 apartado a, de la Ley 21/2013, relativa a construcción de una nueva carretera de cuatro carriles o más, o realineamiento y/o ensanche de una carretera existente de dos carriles o menos con objeto de conseguir cuatro carriles o más, cuando tal nueva carretera o el tramo de carretera realineado y/o ensanchado alcance o supere los 10 km en una longitud continua.

Por su parte, la Dirección General de Carreteras, como promotor, indica que el proyecto corresponde al supuesto tipificado en el artículo 7.2.c de la Ley 21/2013, esto es, modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente. La Dirección General de Carreteras estima que pueden producirse incrementos significativos sobre alguno de los aspectos. Además considera que las modificaciones pueden ser sustanciales respecto al proyecto ejecutado, ya que se amplía la sección de la carretera con tercer carril en ambas calzadas en todo el tramo estudiado, superándose los 10 km en una longitud continuada, por lo que en aplicación de lo establecido en el apartado 7.1.d, solicita al órgano ambiental, que someta el proyecto referido a evaluación ambiental ordinaria.

Tal y como establece el artículo 11 de la Ley 21/2013, el órgano ambiental y la tramitación del procedimiento de evaluación ambiental corresponderá al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente al tratarse de un proyecto a autorizar y aprobar por la Administración General del Estado.

Analizada la documentación presentada (documento de febrero de 2018), y visto el informe del Servicio de Política Forestal y Espacios Naturales de la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Toledo (informe de 25 de abril de 2018), se emiten las siguientes consideraciones al proyecto.

1. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y SUS ALTERNATIVAS

El tramo objeto del anteproyecto de adecuación, reforma y conservación del corredor oeste, autovía-5, es el tramo comprendido entre el p.k. 10+000 en la Comunidad de Madrid y el p.k. 74+000 en la Comunidad de Castilla La Mancha, provincia de Toledo, dentro del término municipal de Maqueda.

Los términos municipales atravesados son en la comunidad de Madrid, Alcorcón, Móstoles, Arroyomolinos y Navalcarnero; mientras que en la provincia de Toledo, estarían Valmojado, Casarrubios del Monte, Mentrída, Las Ventas de Retamosa, La Torre de Esteban Hambrán, Santa Cruz de Retamar, Quismondo y Maqueda.

Las actuaciones en la provincia de Toledo se desarrollan a partir del P.K. 37+700 y consisten en:

- Ampliación a tercer carril por sentido, a realizar por la mediana.
- A la altura del P.K. 53,0 en el término municipal de La Torre de Esteban Hambrán, junto a su límite con Las Ventas de Retamosa, en una longitud de 2120 metros correspondientes a la calzada izquierda y 1300



Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y
Desarrollo Rural
VICECONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE
C/ Quintanar de la Orden, s/n - 45071 Toledo

metros correspondientes a la calzada derecha se hará una rectificación del tronco de la autovía, a fin de aumentar el radio en planta hasta los 900 m, mejorando la geometría existente en sentido Madrid.

- Remodelación de los siguientes enlaces:
 - i. - Enlace Casarrubios del Monte
 - ii. - Enlace Valmojado Norte
 - iii. - Enlace Valmojado CM-610
 - iv. - Enlace Valmojado Sur
 - v. - Enlace Autovía de la Sagra CM-41
 - vi. - Enlace Las Ventas de Retamosa
 - vii. - Enlace la Torre de Esteban Hambrán
 - viii. - Enlace Santa Cruz de Retamar Este
 - ix. - Enlace Santa Cruz de Retamar Oeste
 - x. - Enlace Quismondo Norte
 - xi. - Enlace Quismondo Sur
 - xii. - Enlace Maqueda
 - xiii. - Enlace Maqueda N-403

El documento de inicio no plantea alternativas dadas las características de las actuaciones proyectadas, consistentes en adecuaciones y remodelación de la autovía existente.

2. ANALISIS AMBIENTAL DE LA UBICACIÓN

El trazado actual de la A-5 por la provincia de Toledo, hasta la población de Maqueda atraviesa una zona eminentemente agrícola. Tan solo a la altura del municipio de Maqueda, asociado al arroyo Grande, cuyo curso es atravesado por la infraestructura, aparecen galerías fluviales arbóreas. Estas formaciones son consideradas hábitat de protección especial según la Ley 9/1999, de 26 de mayo, de Conservación de la Naturaleza de Castilla-La Mancha.

Todo el ámbito de actuación se encuadra en la zona de importancia del águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*) y buitre negro (*Aegypius monachus*), según establece sus respectivos plan de recuperación y conservación aprobado mediante el Decreto 275/2003, de 9 de septiembre. Estas especies están clasificadas como "en peligro de extinción" y "vulnerable" respectivamente, según el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha (Decreto 33/1998, de 5 de mayo).

Según señala el informe del Servicio de Política Forestal y Espacios Naturales de Toledo, las vías pecuarias que podrían verse afectadas por la ejecución del proyecto, y los términos municipales en los que se produce el intercepción, serían las siguientes:

- Cañada Real Segoviana (Valmojado)
- Cordel de Hormigos (Las Ventas de Retamosa, La Torre de Esteban Hambrán y Santa Cruz del Retamar)
- Colada del Camino de Madereros (Santa Cruz del Retamar)
- Colada del Camino de Escalona a Quismondo (Quismondo)



Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y
Desarrollo Rural
VICECONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE
C/ Quintanar de la Orden, s/n - 45071 Toledo

- Colada de Maqueda (Maqueda)
- Vereda de Val de Santo Domingo a Escalona (Maqueda)

En cuanto a los cauces afectados, tal y como señala el documento de inicio, los cursos fluviales interceptados son:

- Arroyo de Cabeza Tocon en el p.k. 41+260
- Arroyo de Valdevaquilla y Arroyo del Cercado en el p.k. 44+250
- Arroyo de Valdegollado en el p.k. 51+000
- Arroyo de Valdepozos en el p.k. 56+500
- Arroyo de Gualavisa en el p.k. 58+870
- Arroyo de Valdepajares en el p.k. 61+950
- Arroyo Grande en el p.k. 73+925
- Tres arroyos innominados en los pp.kk. 55+600, 74+900 y 75+700. Según la cartografía del IGN 1:25.000 esta Vicenconsejería ha detectado la presencia de otro arroyo innominado a la altura del p.k. 63.

3. CONDICIONADO A TENER EN CUENTA EN EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

- Tal y como se ha señalado en el apartado 1, el proyecto no plantea alternativas dadas las características de las actuaciones proyectadas.

Se recuerda a este respecto que según establece el artículo 35.1. de la Ley 21/2013 de evaluación ambiental, entre el contenido mínimo del estudio de impacto ambiental estará la exposición de las **principales alternativas estudiadas**, incluida la alternativa cero, o de no realización del proyecto, y una justificación de las principales razones de la solución adoptada, teniendo en cuenta los efectos ambientales. Dichas alternativas, además, según establece el Anexo VI de la citada Ley, deberán ser técnicamente viables.

El correspondiente estudio de alternativas puede profundizar en las distintas opciones analizadas para solucionar la compatibilidad de la infraestructura con las vías pecuarias interceptadas o colindantes, así como las distintas soluciones viables para mejorar la permeabilidad trasversal de la A-5 para el tránsito de fauna.

- Las obras de acondicionamiento de la infraestructura deberían servir para corregir las carencias que pudieran existir en cuanto a la adaptación de la autovía A-5 a los **estándares recomendados de permeabilidad para fauna**. Por ello se considera que se debe aprovechar la intervención para adecuar dicha vía de comunicación a las "Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición revisada y ampliada)" editado por el Ministerios de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente en el 2015. De forma que los cruzamientos tanto inferiores como superiores, así como las obras de drenaje transversal y su distribución, queden adaptadas a lo marcado en las mismas en cuanto a dimensionamiento, tipología, densidad y ubicación.

En cuanto a la **densidad**, las referidas prescripciones técnicas establecen los siguientes condicionantes:

- i. En hábitats forestales y otros tipos de hábitats de interés para la conservación de la conectividad ecológica, un paso cada kilómetro para grandes mamíferos y un paso cada 500 m para pequeños vertebrados.
- ii. En el resto de hábitats transformados por actividades humanas (incluido zonas agrícolas), un paso cada tres kilómetros para grandes mamíferos y un paso por kilómetro para pequeños vertebrados.



Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y
Desarrollo Rural
VICECONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE
C/ Quintanar de la Orden, s/n - 45071 Toledo

Según la caracterización de hábitat y espacios naturales realizado en el documento de inicio, los **hábitats de interés para la conservación de la conectividad ecológica** serían los correspondientes a las masas boscosas, matorral y pastos, riberas fluviales y medio acuático, corredores biológicos y áreas protegidas.

Igualmente se seguirán, según dichas prescripciones, las adaptaciones del **vallado perimetral y los sistemas de escape** asociados al mismo. En este último caso se aconseja el uso de los sistemas tipo rampa mediante tierra compactada. En su diseño se tendrá en cuenta realizarlos en sincronización para ambos sentidos y en relación con las zonas de posible entrada de fauna.

El estudio deberá describir cada uno de los pasos adaptados para fauna, incluida su ubicación y justificación de la misma en cuanto a idoneidad y densidad de pasos.

- Siguiendo lo marcado en el informe del Servicio de Política Forestal y Espacios Naturales, entre las actuaciones previstas, aquellas que podrían afectar a **vías pecuarias** serían, la ampliación a un tercer carril por sentido y la rectificación del tronco en el p.k. 53,0. No obstante, estima el citado Servicio que, dado que la ampliación a un tercer carril se llevará a cabo por la mediana existente, no suponiendo ampliación de la superficie ocupada por la autovía, no es de prever afectación al dominio público pecuario.

En cuanto a la rectificación del tronco en el p.k. 53,0, el Servicio de Política Forestal y Espacios Naturales significa que el Proyecto de Clasificación de las **Vías Pecuarias de La Torre de Esteban Hambrán**, aprobado por Orden Ministerial de 20 de marzo de 1952, describe el trazado del "Cordel de Hormigos" en esa zona como unido a la margen izquierda de la Carretera de Extremadura, no teniendo constancia dicho Servicio de la reposición de terrenos por su posterior desdoblamiento en autovía.

En el supuesto de que la ejecución de proyecto implicase la **modificación del trazado de alguna vía pecuaria**, sería de aplicación el artículo 20 de la Ley 9/2003, de 20 de marzo, de Vías Pecuarias de Castilla-La Mancha, relativo a la modificación de trazado por la realización de obras públicas, debiendo de tramitarse el correspondiente expediente de modificación de trazado.

El EsIA deberá incluir un apartado específico analizando en detalle el modo en que se realizarán los **crucamientos y las restituciones de las vías pecuarias** afectadas. Para lo cual puede seguirse a título orientativo las fichas de las prescripciones técnicas para pasos de fauna referidos con anterioridad, correspondiente con los pasos a distinto nivel multifuncionales.

- El estudio de impacto ambiental deberá garantizar el cumplimiento de los **niveles de calidad acústica derivados** de la aplicación de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y su desarrollo reglamentario a través del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

En este sentido, se tendrá en cuenta la necesidad de preservar niveles adecuados en el entorno de **áreas de especial interés para la fauna** como pueden ser los corredores biológicos o las áreas protegidas caracterizadas en el documento de inicio. Estas áreas pueden ser consideradas zonas de tipo g (Espacios naturales que requieran una especial protección contra la contaminación acústica) según establece el artículo 5 del Real Decreto 1367/2007.

- El estudio de impacto ambiental describirá el **balance de tierras** estimado, para lo cual se tenderá a que las entradas y salidas se compensen mediante la reutilización de los excedentes. En caso de requerirse préstamos se priorizará el uso de canteras autorizadas y con plan de restauración autorizado.

En el caso de necesitar el uso de vertederos, igualmente se priorizará el uso del material en proyectos de restauración de espacios degradados como pueden ser canteras autorizadas y con plan de restauración aprobados, o huecos mineros abandonados debidamente inventariados.

En último término, en caso de requerirse préstamos y vertederos se recomienda el uso del "Manual de gestión y restauración de zonas de préstamos y vertederos" en obras civiles editado por CEDEX en 2009.



Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y
Desarrollo Rural
VICECONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE
C/ Quintanar de la Orden, s/n - 45071 Toledo

- La ubicación de los préstamos y vertederos y demás de **instalaciones auxiliares** deberán situarse en las **zonas de capacidad de acogida alta**, pudiendo eliminarse para la estimación de la capacidad de acogida de este tipo de elementos auxiliares las zonas de expansión de especies protegidas como es la zona de importancia del águila imperial ibérica y buitre negro, como factor de inclusión de un territorio en la categoría de capacidad de acogida media.

No se considera adecuado que tales instalaciones, como asevera el documento de inicio, puedan ubicarse en las siguientes zonas:

- Hábitats y especies de interés comunitario recogidas en la Directiva 92/43/CEE
 - Masas forestales.
 - Zonas de cautela de protección arqueológica
 - Zonas con riesgo de inundación temporal.
 - Zona de 100 m de policía del dominio hidráulico.
- El estudio de impacto ambiental deberá **caracterizar adecuadamente los cauces fluviales afectados**, recordando que cualquier actuación que se realice en el dominio público hidráulico requiere autorización del organismo de cuenca correspondiente, en este caso la Confederación Hidrográfica del Tajo.

- En cuanto a la **gestión de residuos**, el proyecto deberá contemplar la adecuada gestión de todos ellos producidos tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento. Así, todos los residuos generados se someterán a lo dispuesto en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados. Y en especial la normativa sectorial en materia de residuos de relevancia por el tipo de actuación prevista, como es el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

Igualmente se contemplará el cumplimiento de las directrices establecidas en el Plan Integrado de Gestión de Residuos de Castilla-La Mancha, aprobado mediante el Decreto 78/2016, de 20 de diciembre.

El almacenamiento de residuos peligrosos, en su caso, cumplirá lo dispuesto en la Orden 21 de enero de 2003, de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de Castilla-La Mancha.

Desde esta Viceconsejería de Medio Ambiente, se recomienda **emplear material procedente de neumáticos fuera de uso en las mezclas bituminosas que se empleen**. Para fomentar esta aplicación, el Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para Obras de Carreteras y Puentes (PG-3) del Ministerio de Fomento, especifica el empleo prioritario de polvo de caucho en mezclas bituminosas siempre que sea técnicamente y económicamente posible. Se recomienda el empleo del manual para la utilización de caucho de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas editado en mayo de 2007 por el CEDEX. Asimismo, las órdenes circulares 21/2007 y 21/2007 bis de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, pueden constituir una referencia para aplicar estos materiales.

- El proyecto presentará el **plan de restauración** previsto para los nuevos taludes y desmontes generados.

En el caso de las revegetaciones señalar que las **plantas a emplear** deberán proceder de viveros o establecimientos debidamente inscritos en el Registro de Productores de Plantas de Vivero de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha. Será de aplicación la normativa nacional sobre producción, comercialización y utilización de los materiales forestales de reproducción (Real Decreto 289/2003, de 7 de marzo, sobre comercialización de los materiales forestales de reproducción), así como cualquier otra que sobre dichos materiales se establezca con carácter general. En el caso de utilizarse materiales de reproducción de las categorías "material identificado" y "material seleccionado" de acuerdo con la normativa vigente, éstos deberán proceder de la misma región donde se ubiquen los terrenos a forestar de acuerdo con las delimitadas en el Catálogo Nacional de las Regiones de Procedencia (Resolución de 28 de



Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural
VICECONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE
C/ Quintanar de la Orden, s/n - 45071 Toledo

julio de 2009, de la Dirección General de Recursos Agrícolas y Ganaderos) o, en su defecto, de regiones próximas y con similares características ecológicas.

El plan de seguimiento y vigilancia establecerá el **periodo de garantía para comprobar el asentamiento de las plantaciones** utilizadas en la revegetación, y la reposición de marra prevista.

De la descripción dada de las actuaciones parece que no habrá **afección a ejemplares arbóreos existentes**. En cualquier caso, de producirse, además de la autorización de la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural, requerida según el artículo 49 de la Ley 3/2008 de 12 de junio, de montes y gestión forestal sostenible de Castilla-La Mancha, se procederá, en caso de descartarse el trasplante y en cualquier caso de fracasar esta, a la reposición de 10 ejemplares de la especie afectada por ejemplar adulto afectado.

4. CONCLUSIONES

Se considera que el proyecto de adecuación de la A-5 desde el del p.k. 10+000 al p.k. 74+000, en lo que respecta a la provincia de Toledo, **minimiza considerablemente el impacto al usarse la mediana** como zona de ampliación del tercer carril por sentido.

El estudio de impacto ambiental incluirá un **análisis de alternativas** técnicamente viables, en cumplimiento de lo establecido en el Ley 21/2013.

Se estima necesario aprovechar la ejecución del proyecto de acondicionamiento de esta infraestructura para adecuarla a los estándares establecidos para la **permeabilidad de la fauna**, para lo cual se recomienda seguir las Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales editado por el Ministerios de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Igualmente, deberá ser analizado con detalle la compatibilidad de este tramo de la autovía A-5 con las **vías pecuarias interceptadas o colindantes**, y proceder de forma apropiada de acuerdo con la legislación reguladora de estos bienes de dominio público pecuario.

Deberá igualmente garantizarse un adecuado **balance de tierras**, que minimice excedentes o requerimientos de aportes, así como un adecuada gestión de estos en caso de producirse.

Para la ubicación de las **instalaciones auxiliares y los posibles préstamos y vertederos** se usarán las zonas con capacidad de acogida alta. Pudiéndose incluir en estas, para este tipo de elementos complementarios a la obra, las zonas de importancia del águila imperial ibérica y buitre negro.

Igualmente, para garantizar la minimización de los efectos negativos del proyecto de acondicionamiento, se tendrá en cuenta el **resto de consideraciones realizadas** en cuanto a revegetación, afección a dominio público hidráulico y gestión de residuos, destacando en este último aspecto el potenciar el uso de neumáticos fuera de uso en las mezclas bituminosas a emplear.

Toledo, 11 de julio de 2018

EL VICECONSEJERO DE MEDIO AMBIENTE

Fdo.: Agapito Portillo Sánchez.-

15 SERVICIO DE POLÍTICA FORESTAL Y ESPACIOS NATURALES. DIRECCIÓN PROVINCIAL EN TOLEDO. CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO RURAL. CASTILLA – LA MANCHA



Dirección Provincial en Toledo
Consejería de Agricultura,
Medio Ambiente y Desarrollo Rural
c/ Duque de Lerma, nº 3 - 45071 TOLEDO
c/ Quintanar de La Orden, s/n - 45071 TOLEDO

Toledo, a fecha de firma
Su Referencia:
Expte.: OCA-SC-18-321
Nuestra Referencia: SPFYEN/arm
Expte.: CON-VP-18-98
ASUNTO: sugerencias adecuación A-5

VICECONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE
SERVICIO DE PREVENCIÓN E IMPACTO AMBIENTAL
C/Quintanar de la Orden s/n s/n
45071 TOLEDO



Documento Verificable en www.jccm.es mediante Código Seguro de Verificación (CSV): E848FA2B65725AC6D72B4D

Recibida su solicitud de sugerencias sobre el proyecto denominado "ADECUACIÓN, REFORMA Y CONSERVACIÓN DE LA AUTOVÍA A-5, DEL SUROESTE. TRAMO: DEL P.K. 10+000 AL P.K. 74+000 (Exp. OCA-SC-18-0321)", situado en varios términos municipales de la provincia de Toledo, cuyo promotor es MINISTERIO DE FOMENTO – DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, se informa lo siguiente en relación con VÍAS PECUARIAS:

PRIMERO.- El proyecto consiste en diversas actuaciones para la adecuación, reforma y conservación de la autovía A-5 en el tramo que discurre, dentro de la provincia de Toledo, entre el límite con la Comunidad de Madrid y el término municipal de Maqueda inclusive.

SEGUNDO.- Vista la documentación y planos del proyecto, las vías pecuarias que podrían verse afectadas por la ejecución del proyecto serían las siguientes:

VÍA PECUARIA	TÉRMINO MUNICIPAL
Cañada Real Segoviana	Valmojado
Cordel de Hormigos	Las Ventas de Retamosa La Torre de Esteban Hambrán Santa Cruz del Retamar
Colada del Camino de Madereros	Santa Cruz del Retamar
Colada del Camino de Escalona a Quismondo	Quismondo
Colada de Maqueda	Maqueda
Vereda de Val de Santo Domingo a Escalona	Maqueda

TERCERO.- Entre las actuaciones previstas, aquellas que podrían afectar a vías pecuarias serían, la ampliación a un tercer carril por sentido y la rectificación del tronco en el p.k. 53,0. No obstante, dado que la ampliación a un tercer carril se llevará a cabo por la mediana existente, no suponiendo ampliación de la superficie ocupada por la autovía, no es de prever afectación al dominio público pecuario.

En cuanto a la rectificación del tronco en el p.k. 53,0, significar que el Proyecto de Clasificación de las Vías Pecuarias de La Torre de Esteban Hambrán, aprobado por Orden Ministerial de 20 de marzo de 1952, describe el trazado del "Cordel de Hormigos" en esa zona como unido a la margen izquierda de la Carretera de Extremadura, no teniéndose constancia en este Servicio de la reposición de terrenos por su posterior desdoblamiento en autovía.

CUARTO.- En el supuesto de que la ejecución de proyecto implicase la modificación del trazado de alguna vía pecuaria, sería de aplicación el artículo 20 de la Ley 9/2003, de 20 de



Dirección Provincial en Toledo
**Consejería de Agricultura,
 Medio Ambiente y Desarrollo Rural**
 c/ Duque de Lerma, nº 3 - 45071 TOLEDO
 c/ Quintanar de La Orden, s/n - 45071 TOLEDO

marzo, de Vías Pecuarias de Castilla-La Mancha, relativo a la modificación de trazado por la realización de obras públicas, que dispone lo mencionado a continuación, debiendo de tramitarse el correspondiente expediente de modificación de trazado:

"1.- Cuando se proyecte una obra pública sobre el terreno por el que discorra una vía pecuaria, el Organismo que la realice deberá justificar la necesidad de actuar sobre dicho terreno y la imposibilidad de utilizar, a dicho fin, terrenos alternativos situados fuera de la vía pecuaria, así como la utilidad pública o el interés social del proyecto.

2.- El mismo Organismo actuante deberá ofrecer el trazado alternativo de la vía pecuaria, preferentemente en terrenos colindantes que garantice el mantenimiento de sus características, principalmente su anchura legal, y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios con aquel.

3.- El nuevo trazado estará libre de cualquier afectación, carga, servidumbre o gravamen que limite o dificulte los fines de las vías pecuarias..."



Documento Verificable en www.iccm.es mediante Código Seguro de Verificación (CSV): EB48FAZB65725AC6D72B4D

EL JEFE DE LA SECCIÓN TÉCNICA

Firmado digitalmente el 25-04-2018
 por ARTURO RODRÍGUEZ MARTÍNEZ
 con NIF 50719423F

VºBº, EL JEFE DEL SERVICIO DE POLÍTICA
 FORESTAL Y ESPACIOS NATURALES

Firmado digitalmente en TOLEDO el 25-04-2018
 por MIGUEL ÁNGEL RODRÍGUEZ HICALDO
 Cargo: JEFE DEL SERVICIO DE POLÍTICA FORESTAL Y ESPACIOS NATURALES

16 ÁREA DE VÍAS PECUARIAS. DIRECCIÓN GENERAL DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y ALIMENTACIÓN. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

REGISTRO DE SALIDA
 Ref: 10/245316.9/18 Fecha: 25/07/2018 09:03
 Cons. Medio Amb., Admon. Local y O. T.
 Reg. C. Medio Amb. y Ord. T. (ALC)
 Destino: MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

Ref: 10/245316.9/18



Área de Vías Pecuarias
 Exp. VP IMAM 0262/18 JFV
 (Cítese para cualquier comunicación)

Dirección General de Agricultura,
 Ganadería y Alimentación
 CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE
 Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA,
 D.G. de Biodiversidad y Calidad Ambiental
 Plaza de San Juan de la Cruz, s/n
 28071 MADRID

Entrada 20180010027292
 31/07/2018 13:02:28

ASUNTO: INFORME EN MATERIA DE VÍAS PECUARIAS EN RELACIÓN CON LA CONSULTA SOBRE ALCANCE DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO 20180044 "ADECUACIÓN, REFORMA Y CONSERVACIÓN DE LA AUTOVÍA A-5 DEL SUROESTE TRAMO PK 10+000 AL PK 74+000" EN LOS TÉRMINOS MUNICIPALES DE ALCORCÓN, ARROYOMOLINOS, NAVALCARNERO, MADRID Y MÓSTOLES

Con referencia registro de entrada 10/129982.9/18 se recibe en esta Área de Vías Pecuarias escrito del Área de Evaluación Ambiental de la Dirección General del Medio Ambiente solicitando informe en materia de vías pecuarias en relación con el documento de alcance del proyecto "Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-5 del Suroeste tramo pk 10+000 al pk 74+000" en los términos municipales de la Comunidad de Madrid de Alcorcón, Arroyomolinos, Navalcarnero, Madrid y Móstoles.

Desde esta Área de Vías Pecuarias se informa lo siguiente:

El ámbito del proyecto afecta a terrenos de dominio público pecuario en la Comunidad de Madrid. En concreto, el trazado de la autovía A-5 atraviesa las siguientes vías pecuarias:

Término municipal	Código VP	Nombre vía pecuaria	Anchura legal (m.)
Alcorcón	2800702	Vereda de Castilla	20,00
Alcorcón	2800706	Colada de Pozuelo	16,60
Móstoles	2809209	Vereda Segoviana	20,00
Móstoles	2809210	Vereda del Molino del Obispo	15,00
Móstoles	2809213	Vereda del Camino de San Marcos	20,00
Móstoles	2809201	Cordel Real de Guadarrama	37,61

Las vías pecuarias de Alcorcón están clasificadas por Orden Ministerial de 23 de abril de 1969, (B.O.E. de 8 de mayo de 1969), modificada por Orden de 17 de noviembre de 1992 de la Consejería de Economía de la Comunidad de Madrid (B.O.C.M. de 22 de diciembre de 1992).

Las vías pecuarias de Móstoles están clasificadas por Orden Ministerial de 23 de junio de 1945, publicada en el B.O.P. de 7 de julio de 1945.

En los planos que se elaboren para el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental **deberán grafarse todas las vías pecuarias afectadas con su anchura legal.**

C/ Alcalá, nº 16.
 28014 Madrid.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.sicmadrid.org/ctv mediante el siguiente código de verificación: 10181175647725166305

Asimismo, **deberán proyectarse en los Estudios los pasos necesarios en los cruces con las vías pecuarias y recogerse las características técnicas de los mismos**, los cuales se ajustarán a los siguientes requerimientos:

a) Pasos superiores: Para autovías, autopistas, radiales, circunvalaciones tipo M-40: será siempre de 12 metros o la anchura legal de la vía pecuaria en caso de que sea menor de 12 metros. El paso estará dotado de vallas de protección que ofrezcan seguridad y comodidad a los usuarios de la vía pecuaria.

Para el resto de carreteras: si el cruce se realiza sobre una Cañada (75,22 metros) el ancho del paso será de 12 metros. Para el resto de vías pecuarias será de 7 metros.

b) Pasos subterráneos: Deben establecerse pasos de uso exclusivo para vía pecuaria con un ancho mínimo de 12 m. o la anchura legal de la vía pecuaria en caso de que sea menor de 12 metros y un gálibo de 5,30 metros, ambos entre paramentos exteriores. Estos pasos inferiores estarán convenientemente iluminados. La estructura será de hormigón prensado o labrado. El suelo del túnel estará debidamente acondicionado con el drenaje y las cunetas de desagüe necesarias para evitar inundaciones.

En ambos casos se colocarán señales verticales y metálicas con el texto "Vía pecuaria paso habilitado", situadas en lugar visible. También deberá estar señalizado el gálibo del túnel.

Cuando por el paso proyectado para la vía pecuaria discurren otras instalaciones (colectores, viales, etc.) éstas no deben interferir en el paso de uso exclusivo para la vía pecuaria. Así, cuando en el proyecto establece colectores por el paso de la vía pecuaria, éste debe ser enterrado, sin instalaciones por encima de la rasante del terreno y si es posible por un lateral del paso. Igualmente en los pasos inferiores de los tramos de vía pecuaria que coincidan con Arroyos se habilitará un camino de unos 4 metros de ancho para facilitar los usos compatibles de la Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.

Si el paso se comparte con paso de vías de servicio, la superficie destinada a vía pecuaria debe estar delimitada con estructuras que impidan que los vehículos invadan la vía pecuaria y permitan realizar los usos de las vías pecuarias en condiciones de seguridad estableciendo arcones de una anchura mínima de 4 m. y señalizando la vía pecuaria, considerando que si fuese necesario el paso de ganado se pueda cortar el tráfico y éste transitará por la calzada.

Respecto a las condiciones de acceso al paso, dentro de una banda de 12 metros se realizará un camino de acceso al paso a distinto nivel que debe estar perfectamente estabilizado con zahorras con una anchura mínima de 4 m, sin bordillos, y en condiciones de idoneidad y de seguridad como establece la Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid. Si se trata de un paso aéreo, la distancia máxima entre la vía pecuaria y el paso será de 150 metros. Los límites de esta banda de 12



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 1018117564978235168305



Comunidad de Madrid
 Área de Vías Pecuarias
 Exp. VP IMAM 0262/18 JFV
 (Cítese para cualquier comunicación)

Dirección General de Agricultura,
 Ganadería y Alimentación
 CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE
 Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

metros estarán marcados con mojones de vías pecuarias. El resto de la superficie de dicha banda, no ocupada por el camino, será acondicionada con especies vegetales con una densidad y unas especies de acuerdo con las condiciones de la zona, las cuales se mantendrán al menos durante 5 años realizando las labores de conservación necesarias (reposición de marras, riegos, etc.).

El acceso al paso se realizará por rampas de pendientes aptas para el ejercicio de los usos legales de las vías pecuarias. Las pendientes longitudinales de los accesos serán las mínimas posibles, no superando en ningún caso el 8%. Las pendientes transversales serán las mínimas posibles no superando en ningún caso el 2%.

c) Pasos al mismo nivel: Los cruces al mismo nivel de vía pecuaria con viales rodados sólo se realizarán en cascos urbanos o cuando las condiciones de visibilidad y seguridad lo permitan en una carretera de un solo carril por sentido.

Con objeto de garantizar las condiciones de seguridad, es necesario tratar de un modo especial las intersecciones de vías pecuarias y carreteras, mediante sistemas que alerten a los usuarios de la vía pecuaria y moderen la velocidad de los vehículos motorizados. Considerando que si fuese necesario el paso de ganado se pueda cortar el tráfico y éste transitará por la calzada. Por ello, se debe evitar la instalación de obstáculos (quitamiedos, vallados, hoyos) que impida el tránsito del ganado.

La anchura del paso al mismo nivel será de 12 metros o la anchura legal de la vía pecuaria en caso de que ésta sea menor de 12 m. En zona urbana ésta anchura podrá reducirse.

En los pasos al mismo nivel, la señalización tendrá las siguientes características:

- Zona Urbana: La calzada en la zona de cruce será de hormigón impreso y con un paso de peatones. En la vía pecuaria y a ambos lados de la calzada, señalización vertical y metálica con el texto "Vía pecuaria paso habilitado" situada en lugar visible y a ambos lados de la calzada. Se señalizará la calzada en el suelo con la leyenda "Paso vía pecuaria". Si es necesario se instalarán medidas para reducir la velocidad.
- Zona No Urbana: La calzada debe estar diferenciada pintando el ancho habilitado para el cruce con la señalización correspondiente a un paso de peatones marcando en el suelo la leyenda "paso de vía pecuaria". Cumpliendo lo establecido en la ley de seguridad vial y en el código de circulación para el tránsito de ganado por vías públicas, se señalizará por medio de paneles con la inscripción "Cañada" que se colocará debajo de la señal de "Paso de animales domésticos", recogido en el artículo 149 del Reglamento General de la Circulación y al lado derecho de forma fácilmente visible para los conductores. Se instalarán también bandas sonoras de reducción de velocidad

C/ Alcalá, nº 16.
 28014 Madrid.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 1018117564978235168305

perpendiculares al eje de la calzada avisando a los conductores de la presencia de la intersección de la carretera con la vía pecuaria o cualquier otra medida para moderar la velocidad. En la vía pecuaria y a ambos lados de la calzada, señalización vertical y metálica con el texto "Vía pecuaria paso habilitado" situada en lugar visible e indicando el ancho habilitado como cruce al mismo nivel y la no prioridad del paso.

Si las instalaciones proyectadas no permiten realizar pasos al mismo o distinto nivel será necesario considerar la modificación de trazado de la vía pecuaria siguiendo el procedimiento que especifica la Ley 8/1998.

En cualquier caso, la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental así como el correspondiente Estudio Informativo deberán considerar los siguientes aspectos:

- Se deberán identificar, describir y evaluar los probables efectos significativos que el Proyecto tendrá sobre la red de vías pecuarias actualmente existente. Para ello, se analizarán distintas alternativas que sean técnica y ambientalmente viables. Dentro del estudio de posibles efectos sobre las vías pecuarias se analizará la incidencia de las alternativas sobre la continuidad y transitabilidad por la vía pecuaria en condiciones de rapidez, comodidad y seguridad. Estos impactos formarán parte de la matriz de impacto ambiental.
- Asimismo se incluirán las medidas previstas por el Proyecto para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, contrarrestar los posibles efectos negativos sobre las vías pecuarias derivados de la aplicación del Proyecto. Todas estas medidas estarán basadas en el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 8/1998, asegurando en todo momento la continuidad y transitabilidad de la vía pecuaria y garantizando los usos establecidos legalmente. Estas medidas preventivas y correctoras estarán suficientemente desarrolladas y con suficiente nivel de detalle, incluyendo planos y presupuestos específicos, tanto en el Estudio de Impacto Ambiental como en el Estudio Informativo. Para la resolución de cortes con vías pecuarias se diseñarán pasos a distinto nivel de acuerdo con lo especificado en el presente informe.
- El Programa de Vigilancia Ambiental incluirá los controles necesarios para llevar a cabo el seguimiento de las medidas propuestas anteriormente.

Lo que comunico para su conocimiento y efectos oportunos.

Madrid, a fecha de la firma
EL JEFE DE ÁREA DE VÍAS PECUARIAS

Firmado digitalmente por JOSÉ ALBERTO MILLÁN GONZÁLEZ
 Organización: COMUNIDAD DE MADRID
 Fecha: 2018.07.24 16:34:17 CEST
 Huella dig.: 2710de7755e7c11e6ad30b891bf480419d5d2463

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 1018117564978235168305

17 DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS. CONSEJERÍA DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS. COMUNIDAD DE MADRID

REGISTRO DE SALIDA
 Ref: 06/216565.9/18 Fecha: 24/09/2018 11:18
 Cons. Transportes, Vivienda e Infraestr.
 Reg. Aux. C. Transp. Viv. e Infr. (Orense)
 Destino: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alim.

Dirección General de Carreteras e Infraestructuras
 CONSEJERÍA DE TRANSPORTES
 VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS
 Comunidad de Madrid

ASUNTO: INFORME RELATIVO A LA CONSULTA PARA LA DETERMINACIÓN DEL ALCANCE DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO "ADECUACIÓN, REFORMA Y CONSERVACIÓN DE LA AUTOVÍA A-5, DEL SUROESTE. TRAMO: PK 10+000 AL PK 74+000. TTMM VARIOS (MADRID)".

En relación con el asunto referenciado, se remite informe de los Servicios Técnicos de ésta Dirección General.

Madrid, 17 de septiembre de 2018

LA DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS

Firmado digitalmente por MARIA CONSOLACION PEREZ ESTEBAN
 Organización: COMUNIDAD DE MADRID
 Fecha: 2018.09.24 09:06:06 CEST
 Huella dig.: d644ca3c5132197afbcc19b1f45d7da42549ff6

Fdo. Consolación Pérez Esteban
 DIRECCIÓN GENERAL M. AGRICULT. Y PESCA
 ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

Entrada 20180010032000
 27/09/2018 10:25:06

**MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE.
 SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE.
 DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL.
 SUBDIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL.**

Calle Orense nº 60
 28020 Madrid



Ref. 06/216565.9/18

Área de Planificación
Subdirección General de Planificación,
Proyectos y Construcción de Carreteras
CONSEJERÍA DE TRANSPORTES
VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS

ASUNTO: INFORME RELATIVO A LA CONSULTA PARA LA DETERMINACIÓN DEL ALCANCE DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO "ADECUACIÓN, REFORMA Y CONSERVACIÓN DE LA AUTOVÍA A-5, DEL SUROESTE. TRAMO: PK 10+000 AL PK 74+000. TTMM VARIOS (MADRID)".

REMITENTE: Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.

INFORME

Descripción.

- 1º. La Subdirección General de Evaluación Ambiental de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente ha remitido, con fecha 22 de marzo de 2018 (Ref. O00002023_18_00002413), a esta Dirección General para que emita informe de respuesta a la consulta sobre el alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto "ADECUACIÓN, REFORMA Y CONSERVACIÓN DE LA AUTOVÍA A-5, DEL SUROESTE. TRAMO: PK 10+000 AL PK 74+000. TTMM VARIOS (MADRID)".
- 2º. El objeto del documento de inicio remitido es aportar la información ambiental dentro del ámbito de ejecución de las actuaciones de adecuación, reforma y conservación del corredor oeste de la autovía A-5 entre los pp.kk. 10+000 y 74+000, de acuerdo al contenido mínimo establecido en el artículo 34.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental:
 - Definición, características y ubicación del proyecto.
 - Principales alternativas que se consideran y un análisis de los potenciales impactos de cada una de ellas.
 - Diagnóstico territorial y del medio ambiente afectado por el proyecto y, así permitir la realización un primer análisis ambiental y diagnóstico territorial del ámbito afectado por este anteproyecto.
- 3º. De acuerdo con la documentación aportada, las carreteras de la red autonómica de la Comunidad de Madrid que se ven afectadas por la actuación son:
 - M-406, pertenece a la Red Principal de carreteras de la Comunidad de Madrid y tiene una IMD₂₀₁₇ de 25.152.
 - M-506, pertenece a la Red Principal de carreteras de la Comunidad de Madrid y tiene una IMD₂₀₁₇ de 49.576.
 - M-856, pertenece a la Red Local de carreteras de la Comunidad de Madrid y tiene una IMD₂₀₁₇ de 17.362.

Calle Orense nº 60
28020 Madrid

1



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cv mediante el siguiente código seguro de verificación: 1239838238674209631833



Área de Planificación
Subdirección General de Planificación,
Proyectos y Construcción de Carreteras
CONSEJERÍA DE TRANSPORTES
VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS

- M-413, pertenece a la Red Secundaria de carreteras de la Comunidad de Madrid y tiene una IMD₂₀₁₇ de 12.985.
 - M-404, pertenece a la Red Secundaria de carreteras de la Comunidad de Madrid y tiene una IMD₂₀₁₇ de 10.822.
 - M-600, pertenece a la Red Principal de carreteras de la Comunidad de Madrid y tiene una IMD₂₀₁₇ de 4.787.
- 4º. De acuerdo con la documentación aportada, las actuaciones previstas que tienen afección en la red de carreteras de la Comunidad de Madrid son las siguientes:
- El enlace actual con la carretera M-406 modifica su tipología actual de trompeta a tipo pesas, proyectando una nueva glorieta a la que se accede desde la nueva vía lateral con un ramal directo desde la vía lateral.
 - En el enlace actual con la carretera M-506 se proyecta un nuevo ramal (en la margen derecha en sentido Toledo) que conecta la salida directa desde el tronco a la M-506. Las estructuras se ampliarán por el tercer carril del tronco y de la vía lateral y los ramales de entrada a la autovía.

En la margen izquierda, también se remodela el carril de entrada desde la M-506 a la vía lateral por el carril derecho, aumentando la longitud de trenzado.
 - En el pk 24+300, la vía de servicio actual se disgrega en el carril izquierdo, de incorporación al tronco, y el carril derecho, a la glorieta de enlace con la carretera M-413. En este punto, se continúan los dos carriles de la vía de servicio, eliminando el acceso al tronco de la A-5, y haciéndola pasante bajo el paso superior del Enlace con la Carretera M-413.

La vía de servicio dispondrá de sus correspondientes accesos a la glorieta de enlace con la M-413. Para dar una mayor funcionalidad al tronco, se elimina el ramal de acceso existente, cuyo movimiento se realizará ahora a través de la vía de servicio.

Se ha optado por un carril de trenzado en lugar de carriles de aceleración y deceleración, entre la incorporación a la vía de servicio desde la glorieta del enlace con la carretera M-413 y la siguiente salida al Camino de la Zarzuela.
 - En el enlace con la carretera M-404 se proyecta un carril de trenzado, debido a la proximidad con los enlaces contiguos. Por la importancia del enlace, se ha diseñado una glorieta para facilitar la distribución del tráfico y se ha modificado el ramal tipo lazo (sentido Badajoz) a tipo diamante.

La glorieta de la margen izquierda se ha proyectado con un diámetro exterior entre líneas blancas de 40 metros (algo inferior al resto de glorietas propuestas) para reducir afecciones a las edificaciones aledañas.
 - El enlace con la carretera M-600 en su margen izquierda, se ha modificado de tipología proyectando una glorieta con diamante en lugar de la trompeta

Calle Orense nº 60
28020 Madrid

2



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cv mediante el siguiente código seguro de verificación: 1239838238674209631833



Área de Planificación
 Subdirección General de Planificación,
 Proyectos y Construcción de Carreteras
 CONSEJERÍA DE TRANSPORTES
 VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS

existente, para permitir la conexión de los caminos de servicio aledaños y eliminar el lazo actual.

Informe

5º. Se informa que el proyecto "ADECUACIÓN, REFORMA Y CONSERVACIÓN DE LA AUTOVÍA A-5, DEL SUROESTE. TRAMO: PK 10+000 AL PK 74+000. TTMM VARIOS (MADRID)" y su evaluación de impacto ambiental deberán tener en consideración las siguientes actuaciones previstas por esta Dirección General:

- "Proyecto de construcción: Duplicación M-404. Tramo: A-5 (Navalcarnero) - pk 10+500 (El Álamo)", redactado en el año 2009.
- "Proyecto de duplicación de la carretera M-600. Tramo: M-503 a A-5", redactado en marzo de 2010.

6º. Se informa que el proyecto y su evaluación de impacto ambiental, deberán respetar la normativa de aplicación, que es la Ley 3/91, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid y su Reglamento, aprobado por Decreto 29/93, de 11 de marzo, y la Orden de 3 de abril de 2002 que desarrolla el Reglamento en materia de accesos a las carreteras de la Comunidad de Madrid.

7º. El proyecto y su evaluación de impacto ambiental, que se remitan a esta Dirección General para la emisión del informe pertinente, deberán contener planos específicos de carreteras en los que se deberán reflejar a una escala adecuada y debidamente acotadas las actuaciones previstas y las franjas de terreno correspondientes al dominio público de las carreteras competencia de la Comunidad de Madrid. Se recuerda que las mediciones se realizan a partir de la arista exterior de la explanación.

Con carácter general se informa que en todos aquellos enlaces con ramales directos existentes se deberán mantener dichos movimientos directos, informando desfavorablemente su transformación a ramales indirectos.

En aquellos enlaces en los que no existan ramales directos, se deberá aportar el estudio y evaluación por parte del Ministerio de Fomento de la transformación de los enlaces para conseguir los movimientos directos de conexión de las carreteras autonómicas con la autovía A-5.

8º. Se informa que el proyecto y su evaluación de impacto ambiental deberán contener un Estudio de Tráfico y Movilidad que incluya un estudio de niveles de servicio en la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid, así como en sus enlaces e intersecciones, en el escenario operacional y post-operacional, identificando los problemas de capacidad y de niveles de servicio, evaluando las necesidades a satisfacer por las nuevas demandas inducidas y proponiendo soluciones que permitan cubrir dichas necesidades.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cv
 mediante el siguiente código seguro de verificación: 123983238674209631833



Área de Planificación
 Subdirección General de Planificación,
 Proyectos y Construcción de Carreteras
 CONSEJERÍA DE TRANSPORTES
 VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS

9º. Se informa que las obras e instalaciones que pudiesen afectar a la red de carreteras autonómica se harán teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- El cruce con las carreteras de competencia de la Comunidad de Madrid se deberá realizar con perforación horizontal o hincas en dirección perpendicular al eje de la vía en el punto de cruce y la longitud de la protección en el cruzamiento deberá ser como mínimo la anchura de la carretera y su zona de protección, cuya anchura se detalla en puntos posteriores de este informe. La perforación se situará en el terreno de manera que la generatriz superior de la vaina de protección se encuentre, al menos a una profundidad de 1,50 metros bajo la rasante de la carretera.
- Los paralelismos se realizarán situando la tubería fuera de la zona de protección de la carretera.
- Cualquier arqueta u otra instalación propia de la conducción se situará fuera de la zona de protección.
- Asimismo se requerirá la acotación de todas las distancias desde las tuberías, arquetas, registros, y cuantos elementos se sitúen en el entorno de la carretera a la arista exterior de la explanación de la misma, de manera que se pueda comprobar que se cumplen los requisitos de esta Dirección General.

10º. Se informa que deberá respetarse la zona de dominio público y la zona de protección de todas las carreteras de competencia autonómica.

La zona de dominio público de las carreteras es la establecida en el Art.30 de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid, y disposiciones concordantes, esto es, los terrenos ocupados por las carreteras de la Comunidad de Madrid y sus elementos funcionales, y una franja de terreno de ocho (8) metros de anchura en autopistas y autovías, y de tres (3) metros en el resto de las carreteras, ramales de enlace, vías de giro de intersecciones y calzadas de servicio, a cada lado de la vía que se considere, medidos en horizontal y perpendicularmente a su eje, desde la arista exterior de la explanación.

La zona de protección de las carreteras es la establecida en el Art.31 de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid, esto es, a ambas márgenes de cada carretera, delimitada por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación de una anchura de cincuenta (50) metros en autopistas y autovías, veinticinco (25) metros en las carreteras integradas en la Red Principal, y de quince (15) metros en el resto de las carreteras de la Comunidad de Madrid, medidos desde la arista exterior de la explanación.

A estos efectos, se define como arista exterior de la explanación la intersección del talud de desmonte o terraplén con el terreno natural.

11º. Se informa que las características y condiciones específicas de las actuaciones que afecten a infraestructuras dependientes de esta Dirección General se estudiarán con mayor detalle en fases posteriores de tramitación, pudiendo entonces esta Dirección General marcar, en el ámbito de sus competencias, las condiciones que considere oportunas.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cv
 mediante el siguiente código seguro de verificación: 123983238674209631833



Área de Planificación
Subdirección General de Planificación,
Proyectos y Construcción de Carreteras
CONSEJERÍA DE TRANSPORTES
VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS

- 12º. Las conexiones que afecten a las carreteras competencia de la Comunidad de Madrid deberán definirse mediante proyectos específicos completos que serán remitidos a esta Dirección General para su informe y estarán redactados por técnicos competentes (Ingeniero o Máster de Caminos, Canales y Puertos, Ingenieros de Obras Públicas o Ingenieros Civiles, de acuerdo con sus respectivas competencias) y visados por el colegio profesional correspondiente.
- 13º. Los gastos derivados de la redacción de estudios y proyectos, la obtención del suelo necesario, indemnizaciones, en su caso, y construcción de las conexiones mencionadas deberán ser sufragados íntegramente por los promotores de la actuación.
- 14º. Respecto a la prevención de la contaminación acústica, será de aplicación el Decreto 55/2012 (BOCM de 22 de marzo de 2012) por el que se establece el régimen legal de protección contra la contaminación acústica en la Comunidad de Madrid, que dispone como régimen jurídico aplicable en la materia el definido por la legislación estatal (Ley 37/2003, del Ruido), que obliga tanto a la planificación general territorial como a las figuras de planeamiento urbanístico general a adoptar medidas preventivas y correctoras.
- 15º. Procede hacer explícito que las consideraciones de este informe se establecen desde el ámbito de competencias atribuidas a esta Dirección General de Carreteras y de acuerdo a la legislación vigente en materia de carreteras y accesos a las mismas en la Comunidad de Madrid, sin perjuicio de lo que otras Consejerías u Organismos de la Comunidad de Madrid, u otras Administraciones afectadas, determinen en el ámbito de sus respectivas competencias.

Las condiciones de este informe se establecen con las directrices actuales de planificación de carreteras y con las características existentes de movilidad y accesibilidad de la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid, pudiendo modificarse en función de la evolución del desarrollo regional, lo que obligaría a una nueva evaluación de necesidades, consideraciones, diseño de accesibilidad, etc.

Calle Orense nº 60
28020 Madrid

5

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cv mediante el siguiente código seguro de verificación: 123983238674209631833



Área de Planificación
Subdirección General de Planificación,
Proyectos y Construcción de Carreteras
CONSEJERÍA DE TRANSPORTES
VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS

- 16º. Se recuerda que antes del comienzo de cualquier obra que pueda afectar al dominio público viario de la Comunidad de Madrid o su zona de protección deberá pedirse permiso a esta Dirección General.

Madrid, 17 de septiembre de 2018

LA TÉCNICO DE APOYO

Firmado digitalmente por MARÍA LÓPEZ UREÑA
Organización: COMUNIDAD DE MADRID
Fecha: 2018.09.18 08:55:06 CEST
Huella dig: dd44ca3c5132197afbec19fb1f45d7da42549ff6

Fdo. María López Ureña

**VºBº
LA JEFA DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN**

Firmado digitalmente por MARÍA EUGENIA MARTÍN PÉREZ
Organización: COMUNIDAD DE MADRID
Fecha: 2018.09.18 12:20:39 CEST
Huella dig: dd44ca3c5132197afbec19fb1f45d7da42549ff6

Fdo. María Eugenia Martín Pérez

**VºBº
EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
PLANIFICACIÓN, PROYECTOS Y
CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS**

Firmado digitalmente por PEDRO CARLOS BERRUEZO MARTÍNEZ ILLESCAS
Organización: COMUNIDAD DE MADRID
Fecha: 2018.09.20 11:17:41 CEST
Huella dig: dd44ca3c5132197afbec19fb1f45d7da42549ff6

Fdo. Pedro C. Berruezo Martínez-Illescas

Calle Orense nº 60
28020 Madrid

6

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cv mediante el siguiente código seguro de verificación: 123983238674209631833