


 Ref. SEA 15/12  
 10-EIA-15.1/2012

**RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSICIÓN ENERGÉTICA Y ECONOMÍA CIRCULAR POR LA QUE SE FORMULA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO DENOMINADO “AMPLIACIÓN DE LA CAPACIDAD Y MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA CARRETERA M-601, TRAMO A-6 A M-623”, EN LOS TÉRMINOS MUNICIPALES DE COLLADO VILLALBA, ALPEDRETE Y COLLADO MEDIANO PROMOVIDO POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS**

La Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid, regula mecanismos de acción preventiva entre los que se encuentra el procedimiento de evaluación de impacto ambiental (en adelante EIA) para las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos correspondientes, así como los que resulten de la aplicación de lo dispuesto en sus artículos 5 y 6.

Con fecha 7 de mayo de 2012 y referencia de entrada en el Registro General de esta Consejería Nº 06/041513.9/12, tuvo entrada junto con el correspondiente certificado de viabilidad urbanística, la Memoria-Resumen del proyecto “Ampliación de la capacidad y mejora de la seguridad vial de la carretera M-601, tramo A-6 a M-623”, remitida por la Dirección General de Carreteras, en los términos municipales de Collado Villalba, Alpedrete y Collado Mediano, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario de dicha actuación, al figurar en el epígrafe 95 del Anexo Segundo de la entonces vigente Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid (*“Construcción de nuevas carreteras no incluidas en el epígrafe anterior, variantes, duplicaciones de calzada y enlaces a distinto nivel en los que intervenga al menos una vía de gran capacidad, así como la modificación del trazado, el acondicionamiento o el ensanche de cualquier tipo de carretera existente, cuando afecten a tramos con una longitud acumulada igual o superior a 5 km”*).

A tal efecto, y en aplicación de lo dispuesto en el art. 27 de la citada Ley 2/2002, con fecha 29 de mayo de 2012 se comunica al promotor el inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental, remitiéndole las directrices básicas para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental (en adelante EIA) correspondientes a proyectos tipo de carreteras, así como el listado de las personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas por el proyecto a las que se debía consultar. Las consultas previas realizadas sobre el proyecto fueron:

- Área de Calidad Atmosférica
- Área de Vías Pecuarias
- Técnico de Apoyo I de la Dirección General del Medio Ambiente
- Dirección General de Patrimonio Histórico
- Canal de Isabel II Gestión (\*)
- Confederación Hidrográfica del Tajo (\*)
- Ayuntamiento de Collado Mediano (\*)
- Ayuntamiento de Collado Villalba (\*)
- Ayuntamiento de Alpedrete
- SEO (Sociedad Española de Ornitología)
- Ecologistas En Acción

(\*) Remitieron respuesta a la consulta

Con fecha 21 de febrero de 2014 y referencia de entrada en el Registro General de esta Consejería Nº 06/028294.9/14, la Dirección General de Carreteras remitió el EIA del proyecto “Ampliación de la capacidad y mejora de la seguridad vial de la carretera M-601, tramo A-6 a M-623”.



Posteriormente, conforme a lo dispuesto en el art. 29 de la Ley 2/2002, el EsIA fue sometido a información pública mediante anuncio insertado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid de fecha 29 de julio de 2014 y remitido al Servicio de Informes Técnicos Medioambientales de la entonces Dirección General de Medio Ambiente de esta Consejería, la Dirección General de Evaluación Ambiental, la entonces Dirección General de Patrimonio Histórico, Canal de Isabel II, Confederación Hidrográfica del Tajo, los Ayuntamientos de Collado Villalba, Alpedrete y Collado Mediano para su exposición en el tablón de anuncios, y la Asociación ecologista Ecologistas en Acción, concediéndose un plazo de 30 días hábiles para la formulación de alegaciones.

Mediante escrito de referencia en el Registro Nº 06/165692.9/14 con entrada en el Área de Evaluación Ambiental de fecha 16 de octubre de 2014, la Dirección General de Carreteras remitió el resultado de la información pública y las consultas, así como el informe de respuesta a las alegaciones de los siguientes organismos y personas afectadas: Dirección General de Patrimonio Cultural, Canal de Isabel II S.A, Confederación Hidrográfica del Tajo, Ayuntamiento de Collado Mediano, Ayuntamiento de Alpedrete, Ayuntamiento de Collado Villalba, Área de Calidad Atmosférica, Comisión de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio en la Asamblea de Madrid, Grupo Municipal Izquierda Unida-Los Verdes de Alpedrete, Georgina Álvarez Jiménez, Joaquín Puch Rubio y Susana Troitiño Pulido.

Además, mediante escrito de referencia en el Registro Nº 10/006388.9/15 de fecha 14 de enero de 2015 se recibieron informes sectoriales de los siguientes organismos: Área de Conservación de Montes, Área de Conservación de Flora y Fauna, Unidad de Parques Regionales de la Comunidad de Madrid y Área de Vías Pecuarias. A la vista del contenido de tales informes, con fecha 27 de febrero de 2015 y escrito de referencia en el Registro Nº 10/014528.2/15 se dio traslado de los mismos a la Dirección General de Carreteras, a fin de que aportase la información complementaria solicitada y, en su caso, las apreciaciones, documentos y justificantes procedentes.

Mediante escritos de fecha 16 de junio y 6 de julio de 2015 y referencia de entrada en el Registro General de esta Consejería Nº 06/151264.9/15 y Nº 06/163093.9/15, la Dirección General de Carreteras remite los documentos: "Documento de adecuación a la información pública del EsIA del proyecto "Ampliación de la capacidad y mejora de la seguridad vial de la carretera M-601. Tramo: A-6 a M-623"" e "Inventario de poblaciones de iberón, *Iberomys cabrae*, en el tramo A-6 a M-623 de la carretera M-601. Medidas a aplicar en las obras de ampliación para minimizar las afecciones a esta especie amenazada", respectivamente.

Con fecha 4 de agosto de 2015, se dio traslado de dicha documentación al Servicio de Informes Técnicos Medioambientales recibiendo con fecha 26 de febrero de 2016 informes del Área de Conservación de Flora y Fauna (de fecha 9 de febrero de 2016), del Área de Conservación de Montes (de fecha 2 de septiembre de 2015) y de la Unidad de Parques Regionales (de fecha 16 de octubre de 2015). No resultando concluyentes, con fecha 24 de mayo de 2016 se solicitó informe complementario a ese Servicio de Informes Técnicos Medioambientales.

Con fecha 27 de marzo de 2019 se recibieron informes del Área de Conservación de Montes (de fecha 18 de marzo de 2019) y de Parques Regionales de la Comunidad de Madrid (de fecha 22 de junio de 2016) en los que se efectúan una serie de apreciaciones y se solicita información adicional, además de indicar la necesidad de que el Área de Conservación de Flora y Fauna informe respecto a dicha documentación.

En consecuencia, con fecha 15 de abril de 2019 se dio traslado al promotor de los informes recibidos a fin de que aportase la documentación solicitada. Además, con la misma fecha se remitió nuevamente la documentación a ese Servicio de Informes Técnicos Medioambientales solicitando informe del Área de Conservación de Flora y Fauna.



Con fecha 27 de noviembre de 2019 la Dirección General de Carreteras remitió información complementaria en respuesta a las apreciaciones efectuadas por el Área de Conservación de Montes (informe de 18 de marzo de 2019) relativa a la evaluación de las repercusiones del proyecto sobre la Red Natura 2000, actualización del inventario de poblaciones de Iberón, afección a montes de utilidad pública y prevalencia del interés del nuevo uso sobre el de utilidad pública, así como a las efectuadas por la Unidad de Parques Regionales (de fecha 22 de junio de 2016), relativas a la propuesta de ecoductos para la fauna silvestre, pantallas verdes, placas electrificadas, acondicionamiento de pasos de fauna y rediseño de reposición de vías pecuarias, adecuación de obras de drenaje, desmantelamiento de tramos de carretera en desuso y restauración del entorno y propuesta de instalación de obras de fábrica y modificación de reposición de la vía pecuaria.

Con fecha 20 de diciembre de 2019, se dio traslado de dicha información complementaria al Servicio de Informes Técnicos Medioambientales, así como al Área de Vías Pecuarias, para su informe en el ámbito de sus competencias, reiterándose tal solicitud con fechas 11 de junio y 13 de noviembre de 2020.

Con fecha 25 de noviembre de 2020, el Área de Vías Pecuarias remitió el correspondiente informe y no habiéndose recibido el correspondiente al Servicio de Informes Técnicos Medioambientales, con fecha 17 de junio de 2021 se reiteró nuevamente la solicitud.

Con fecha 8 de agosto de 2021 se recibieron informes del Área de Conservación de Flora y Fauna de la Subdirección General de Recursos Naturales y de la Unidad de Parques Regionales de la Comunidad de Madrid de la Subdirección General de Espacios Protegidos y con fecha 29 de septiembre de 2021 se ha recibido informe del Área de Conservación de Montes de la Subdirección General de Recursos Naturales.

A la vista del contenido de tales informes, dado que no quedaba suficientemente explícito si, con la aplicación de las medidas correctoras propuestas por el promotor y por esa Dirección General, sería suficiente para evitar que el proyecto causase afecciones adversas a las poblaciones de vertebrados (pequeños y grandes) y especialmente a las de anfibios, a las poblaciones de Iberón o a sus correspondientes hábitats, con fecha 16 de febrero de 2022 se solicitó aclaración al respecto, reiterándose tal solicitud varias veces. Finalmente, con fecha 18 de julio de 2024 se ha recibido informe de la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal aclaratorio.

En el Anexo I se describen los datos esenciales del proyecto. El Anexo II recoge los aspectos más significativos del EsIA. En el Anexo III se describen los principales aspectos de las alegaciones presentadas al proyecto e informes sectoriales.

En consecuencia, visto cuanto antecede y habiendo sido cumplidos los trámites establecidos en el Capítulo II del Título III de la Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid respecto al procedimiento ordinario de evaluación de impacto ambiental, procede formular la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto “Ampliación de la capacidad y mejora de la seguridad vial de la carretera M-601, tramo A-6 a M-623”, promovido por la Dirección General de Carreteras en los términos municipales de Collado Villalba, Alpedrete y Collado Mediano, en los términos y con los requisitos que se exponen a continuación.



**DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO “AMPLIACIÓN DE LA CAPACIDAD Y MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA CARRETERA M-601, TRAMO A-6 A M-623” PROMOVIDO POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS EN LOS TÉRMINOS MUNICIPALES DE COLLADO VILLALBA, ALPEDRETE Y COLLADO MEDIANO**

Examinada la documentación presentada sobre el proyecto de referencia, teniendo en cuenta todos los aspectos e informes relacionados en los antecedentes y habiendo sido cumplidos los trámites establecidos, se propone la siguiente Declaración de Impacto Ambiental (DIA) favorable para la **alternativa 3** del proyecto “Ampliación de la capacidad y mejora de la seguridad vial de la carretera M-601, tramo A-6 a M-623” promovido por la Dirección General de Carreteras en los términos municipales de Collado Villalba, Alpedrete y Collado Mediano.

Debe tenerse en cuenta que en aplicación del artículo 43 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, a la efectividad de la DIA se le otorga un plazo de cuatro años desde su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, pudiendo el promotor solicitar la prórroga de la vigencia de la DIA antes de que transcurra dicho plazo, debiendo justificar la inexistencia de cambios sustanciales en los elementos esenciales que sirvieron para realizar la evaluación de impacto ambiental.

Para la elaboración de la presente DIA:

- Se han tenido en cuenta las prescripciones contenidas en los diferentes informes favorables emitidos por la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal a lo largo de todo el procedimiento (Área de Conservación de Flora y Fauna, Área de Conservación de Montes, Unidad de Parques Regionales de la Comunidad de Madrid), como órgano gestor de los espacios protegidos, flora y fauna afectados por el proyecto, del Área de Vías Pecuarias de la Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación, así como lo señalado en los informes recibidos del resto de Administraciones Públicas afectadas por el proyecto, incorporando a esta Declaración de Impacto Ambiental todas las condiciones incluidas en los mismos.
- Se han tenido en cuenta los valores ambientales del recorrido del tramo de carretera M-601 objeto del proyecto que discurre en su mayor parte entre pastizales y dehesas de encina, existiendo masas más o menos densas de encinar y de enebro, así como al final del tramo estudiado una masa de pinar resinero. En esta vegetación y en los afloramientos rocosos existentes, se han formado hábitats de interés comunitario, siendo prioritario el hábitat 6220 “Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea”. Además, se trata de terrenos forestales, algunos de ellos situados en Monte Preservado, y se afecta a varios montes de utilidad pública.

Estas formaciones vegetales son hábitat de una variada y rica fauna, con especies incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestre de la Comunidad de Madrid. A su vez, se trata de un paisaje de alta calidad y fragilidad visual, formado por un mosaico complejo de usos ganaderos tradicionales con masas forestales. La mayor parte de este paisaje, y en concreto el tramo de carretera que discurre entre la urbanización Valdencina y el núcleo urbano de Becerril de la Sierra, se encuentra en el espacio protegido Red Natura 2000 ZEC “Cuenca del río Manzanares”.

- Se han considerado que la propuesta de ampliación de capacidad de la carretera M-601 se apoya en todo el tramo estudiado en la plataforma actual y si bien se aumenta la anchura de fragmentación existente en el paisaje y de la barrera para el movimiento de la fauna existente, la actuación no supone la apertura de nuevos corredores que fragmente el territorio. Las medidas correctoras propuestas por el promotor y en esta Resolución tienen como objetivo mitigar estas afecciones.



- Se ha valorado que las alternativas estudiadas tienen un impacto ambiental global similar, si bien la alternativa 3 supone una menor afección sobre vegetación, hábitats y paisaje al tener una menor ocupación y un menor movimiento de tierras, al proponerse la adición de un solo carril (en lugar de los dos propuestos en el resto del trazado) en la margen derecha desde la glorieta del Tanatorio hasta Becerril de la Sierra, dado que dicho tramo que discurre por zonas con mayor valor natural.

A este respecto, se deberán cumplir todas las medidas preventivas y correctoras que contiene el EsIA, así como las condiciones que se expresan seguidamente, significando que, en los casos en que pudieran existir discrepancias entre unas y otras, prevalecerán las contenidas en este Informe.

Esta DIA se formula sin perjuicio de la necesidad de cumplir con la normativa aplicable y de contar con las autorizaciones preceptivas, y por tanto, no implica, presupone o sustituye a ninguna de las autorizaciones que hubieran de otorgar los órganos competentes.

## 1. CONDICIONES PREVIAS AL INICIO DE LA ACTIVIDAD.

1.1. Previamente a la autorización sustantiva del proyecto, se deberá contar con las preceptivas autorizaciones/ informes sectoriales favorables, y en particular:

- De la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal respecto a:
  - El cronograma de ejecución de las obras, en el que se detallen las épocas para efectuar desbroces y movimientos de tierras. Se deberá tener en cuenta las posibles afecciones a especies amenazadas del entorno, evitando la realización de obras durante las épocas de cría en caso de ser necesario.
  - Un protocolo de coordinación y actuación con la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal, con objeto de concretar las medidas a adoptar sobre las poblaciones de topillo de Cabrera identificadas a la altura de los P.K. 2+900 (colonia C1), 3+500 (colonia C2) y 4+350 (colonia C3), así como sobre las poblaciones de anfibios que pudiesen verse afectados, que corrijan y minimicen por el posible impacto sobre las mismas.
  - El Proyecto de Restauración Ambiental y Adecuación Paisajística, con el contenido mínimo que se establece en el apartado 3 y 8 de la presente DIA.
  - El proyecto de medidas compensatorias que desarrolle el contenido que se establece en el apartado 10 de la presente DIA, especialmente aquellas medidas definidas por afección a la Zona Especial de Conservación “Cuenca del río Manzanares”.
  - Las medidas compensatorias por pérdida de terrenos forestales, según establece la Ley 16/1995, de 4 de mayo, Forestal y de Protección de la Naturaleza de la Comunidad de Madrid.
  - El desbroce de vegetación y corta de arbolado para llevar a cabo la obra en aplicación de la Ley 2/1991, de 14 de febrero, para la Protección y Regulación de la Fauna y Flora Silvestres en la Comunidad de Madrid y de la Ley 16/1995, de 4 de mayo, Forestal y de Protección de la Naturaleza de la Comunidad de Madrid.
  - El expediente de prevalencia del interés del nuevo uso sobre el de utilidad pública de los Montes de Utilidad Pública que son afectados, conforme a lo establecido en el artículo 39.3 de la Ley 16/1995
- Del Área de Vías Pecuarias de la Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación por la afección, cruce u ocupación de vías pecuarias.
- De la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo respecto al cumplimiento de las prescripciones establecidas en la Resolución de 30 de septiembre de 2008 emitida por dicha Dirección General en la fase de memoria resumen.



- De la Confederación Hidrográfica del Tajo en lo relativo a las afecciones al Dominio Público Hidráulico y/o a la ocupación de la Zona de Policía de los cauces que se atraviesan, en cumplimiento del Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.
  - De Canal de Isabel II respecto a cualquier actuación sobre las infraestructuras afectadas adscritas a dicho Ente.
- 1.2. Deberá redactarse un Plan de Gestión de Movimiento de Tierras, que será informado favorablemente por esta Consejería. Dicho Plan deberá incluir un estudio de gestión de las tierras con el contenido mínimo establecido en el artículo 4.1a) 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, determinándose el destino final de las tierras y la topografía final del espacio afectado. Deberán tratarse separadamente el volumen procedente del horizonte edáfico y el procedente del sustrato geológico.

En el citado Plan de Gestión de Movimiento de Tierras se tendrán en cuenta las limitaciones y exigencias establecidas en el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la Sierra de Guadarrama, relativas a la apertura de nuevas canteras o la reactivación de alguna en desuso, la restauración de canteras con material procedente de excavación o la instalación de la planta de citada. Así, no se podrán abrir nuevas canteras ni reactivar aquéllas que se encuentren en desuso.

- 1.3. Se contará con un técnico especialista en disciplinas medioambientales, que será responsable tanto del desarrollo y aplicación de las determinaciones de dicha naturaleza contenidas en el EsIA y en el Programa de Vigilancia Ambiental, como del cumplimiento del condicionado establecido en la presente DIA y en los documentos que de ésta se deriven. Asimismo, dicho técnico será el encargado de proporcionar a la administración la información y los medios necesarios para evaluar el correcto cumplimiento del Plan de Vigilancia Ambiental.
- 1.4. Previamente a la aprobación del Proyecto de Construcción, el órgano sustantivo remitirá a esta Consejería un certificado en el que se señale que en el mismo se han incluido todas las condiciones y prescripciones de la presente DIA.
- 1.5. De forma previa a su comienzo se notificará a esta Consejería la fecha de inicio de las obras, aportando un cronograma de las actuaciones a realizar y la delimitación de las zonas de afección. Posteriormente, deberá asimismo notificarse el inicio de la fase de explotación.
- 1.6. Una vez acabadas las obras ambientales que afectan a la flora y fauna protegida y antes de la recepción definitiva de la obra se requerirá la visita de personal del Área de Conservación de Flora y Fauna para comprobar la ejecución correcta de las obras que afectan a su ámbito de gestión realizándose si es preciso las correcciones oportunas.

## 2. CONDICIONES DE CARÁCTER GENERAL.

- 2.1 En el Proyecto de Construcción, se deberán diseñar, valorar y presupuestar las medidas correctoras enunciadas en la presente DIA así como las recogidas en el EsIA siempre que no contravengan a las anteriores, debiendo contener además:
- Las actuaciones comprendidas en la ejecución del Proyecto de Restauración Ambiental e Integración Paisajística, Plan de Vigilancia Ambiental y Medidas Compensatorias.
  - Estudio acústico detallado, tanto para la fase de obras como para la fase de explotación, utilizando para ello la metodología establecida en el Anexo IV del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. A partir de la valoración de los efectos de los niveles sonoros



según la zonificación acústica de las áreas circundantes, definida en el Real Decreto 1367/2007, se definirán medidas para minimizar dichos efectos.

- Tal y como señala el promotor en su escrito de respuesta a las alegaciones del Ayuntamiento de Collado Villalba, Alpedrete y Collado Mediano se incluirá:
  - Un Proyecto de recuperación integral del cauce del arroyo de la Poveda en las inmediaciones de la ampliación de la obra de drenaje en el arroyo de la Poveda, de acuerdo con las determinaciones establecidas por el Ayuntamiento de Collado Villalba (dragado y limpieza, acondicionamiento de la embocadura del arroyo hacia el túnel que atraviesa la M-601, etc).
  - Propuesta en el municipio de Collado Villalba de un paso peatonal a distinto nivel en los puntos adecuados para la conexión del recinto ferial con la zona del complejo deportivo municipal o en su defecto los elementos de urbanización necesarios para generar un itinerario adaptado a través de la rotonda existente en el cruce del Parque de Bombero y Recinto Ferial.
  - Completa reposición de todos los elementos afectados en la construcción municipal "Piscina de verano" tanto en los elementos y equipamientos de dicha instalación como en el margen de dicho recinto que actualmente se encuentra adaptado como parte del circuito peatonal de la Dehesa Boyal de Collado Villalba.
  - Estudio de la posibilidad de instalar un paso elevado o subterráneo en las inmediaciones de la rotonda del Lobo Cojo en Alpedrete para mejorar la permeabilidad y seguridad y replanteo de los enlaces entre las carreteras M-601 y M-623 de manera que se satisfagan los accesos desde el núcleo urbano de Collado Mediano a la Urbanización Parque Collado, así como la salida de la misma hacia los diferentes destinos posibles. Dicho estudio deberá contar con informe de esta Dirección General respecto a la necesidad de sometimiento a algún procedimiento de evaluación de impacto ambiental
- Plan de Gestión de Residuos detallado, en el que figuren tipologías, volúmenes, tratamientos y destino final para todos los tipos de residuos generados contemplados en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, así como en las ordenanzas municipales de los municipios afectados y el resto de normativa sectorial aplicable.

Deberán tenerse en cuenta los residuos generados tanto en la obra como en las instalaciones auxiliares, definiendo el sistema de separación en el origen de los residuos y su destino final, dando prioridad a su reutilización, reciclado o valorización frente al vertido. En ningún caso se crearán escombreras ni se abandonarán residuos de cualquier naturaleza.

- Propuesta de alternativas de diseño y constructivas que generen menos residuos, tanto en fase de construcción como en fase de explotación, y que faciliten su reutilización. Además, considerará alternativas que contribuyan al ahorro de recursos naturales, en particular empleando unidades de obra de áridos y otros productos de valorización de residuos, incluyendo en los pliegos de prescripciones técnicas particulares, siempre que sea técnicamente posible, la exigencia de un porcentaje mínimo de utilización de árido reciclado y contemplando en los procedimientos de adjudicación cláusulas que permitan una mayor valoración a ofertas con menor generación de residuos o que utilicen en las unidades de obra áridos y otros productos procedentes de la valorización de residuos por encima de los mínimos exigidos.
- Prescripciones establecidas por la Dirección General de Patrimonio Cultural.



- Definición detallada del trazado en la que se contemple la red de abastecimiento y saneamiento del Canal de Isabel II, así como las afecciones patrimoniales indicadas por este ente.
  - Manual de Buenas Prácticas Ambientales que será difundido ampliamente entre todo el personal.
- 2.2 De acuerdo con lo informado por el Ayuntamiento de Collado Villalba, para el muro de contención de tierras previsto para el tramo A se elegirá el tipo ecológico incluido en el Estudio de Impacto Ambiental y si es posible con plantaciones vegetales que mitiguen el impacto visual de la infraestructura.
- 2.3 En aquellos tramos urbanos del trazado, se ajardinará la mediana incluyendo especies que puedan servir de barrera para ambos sentidos de la circulación.
- 2.4 Se procederá a la reposición del carril bici y del camino afectado por las obras de la plataforma adecuando su trazado de forma que se mantenga el actual itinerario perimetral a la Dehesa Boyal desarrollando una sección con las mismas tipologías y acabados que los existentes en el término municipal de Collado Villaba.
- 2.5 De acuerdo con lo indicado por la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal, antes del inicio de la obra y durante todo el periodo que dure la misma, en los meses de abril a agosto, se deberá confirmar a esa Dirección General la presencia real de puntos de nidificación de especies de avifauna emblemática. En caso de ser detectada, se evaluará la posible afección y se considerarán soluciones alternativas, como la modificación del calendario de obras, el rescate de los individuos o la creación de puntos de nidificación alternativos en lugares adecuados y próximos.
- 2.6 Respecto a la estación de servicio situada en el tramo B del tramo 1, deberá procederse, tras su desmantelamiento a la realización de los correspondientes estudios de calidad de suelo conforme a lo establecido en el punto 6.8 de esta DIA y en su caso, a la descontaminación del mismo. Para su reposición, se deberá tener en cuenta lo informado por el Área de Vías Pecuarias en su informe de 25 de noviembre de 2020, así como por el Ayuntamiento de Collado Villalba y deberá contar con informe de esta Dirección General respecto a la necesidad de sometimiento a algún procedimiento de evaluación de impacto ambiental
- 2.7 Tal y como se indica en el “Documento de “adecuación al informe del área de evaluación ambiental de 15 de abril de 2019, del estudio informativo y estudio de impacto ambiental de la ampliación de la capacidad y mejora de la seguridad vial de la carretera m-601. Tramo A-6 – M-623”, se prohíbe en la ZEC “Cuenca del río Manzanares” la localización de cualquier tipo de construcción temporal o permanente, acopios de materiales, viario o instalaciones de servicio de obras, salvo aquellos con carácter estrictamente puntual y momentáneo, que resultaran de inexcusable realización para la ejecución de las obras, lo cual deberá ser debidamente justificado ante el Director Ambiental de la Obra y autorizado por el mismo, contando además con las preceptivas autorizaciones del organismo competente. En cualquier caso, esta ubicación quedará condicionada a la restitución íntegra e inmediata del espacio afectado a sus condiciones iniciales.

### 3. CONDICIONES RELATIVAS A LA CALIDAD DEL AIRE Y DEL CAMBIO CLIMÁTICO.

- 3.1. Con objeto de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a la atmosfera, se deberá realizar el cálculo de la huella de carbono que genera la nueva infraestructura. En base a dicho cálculo en el Proyecto de Restauración Ambiental y Adecuación Paisajística definido en el punto 8 de esta DIA, se deberá incluir un proyecto de compensación de emisiones. Así, se incluirán aquellas especies que en función de las características climáticas de la zona, resulten más adecuadas como sumidero de carbono.





Las plantaciones se ubicarán en aquellos espacios que no supongan un riesgo para la seguridad de la vía, tales como taludes, rotondas, aledaños del carril bici, etc. Para la redacción del proyecto de compensación se tendrán en cuenta las apreciaciones efectuadas por el Ayuntamiento de Collado Villalba

- 3.2. Se llevará a cabo el mantenimiento de los motores de la maquinaria de trabajo empleada siguiendo las instrucciones y la periodicidad establecida por el fabricante con el objetivo de minimizar las emisiones generadas por los equipos.
- 3.3. Con el fin de minimizar la producción y dispersión del polvo generado durante las obras, se planificarán convenientemente los desplazamientos de la maquinaria, restringiéndolos a las áreas estrictamente necesarias, y se adecuará la velocidad de circulación de los vehículos, limitándola a 10 Km/h y efectuando la señalización oportuna para conseguir este objetivo.

Se procurará desarrollar las operaciones dentro de zonas protegidas del viento, así como disminuir o suspender la actividad en casos desfavorables de dispersión o cuando pudiera afectarse a zonas habitadas. Los materiales susceptibles de emitir material particulado se transportarán convenientemente tapados. Será preciso la instalación de pantallas cortavientos en las zonas más próximas a las actividades de construcción, movimientos de tierras, acopios, parque de maquinaria, etc. Dichas cortinas deberán tener la altura y dimensiones adecuadas a las emisiones que se pretenden controlar.

Igualmente, en función de las condiciones meteorológicas y de las molestias causadas a las personas o a sus bienes, se limpiarán y tratarán mediante riegos periódicos los distintos focos emisores, especialmente los caminos utilizados como accesos, quedando prohibido el uso de aditivos, como tensioactivos, en el agua de riego. Se procurará que el agua de riego proceda de achiques de obra, balsas de decantación u otros orígenes que supongan su reutilización. Si fuera necesario realizar alguna derivación procedente de cauce, será necesario disponer previamente de la preceptiva autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo, y en ningún caso se utilizará agua subterránea.

- 3.4. Las instalaciones auxiliares contarán con las medidas adecuadas para el control del polvo generado por el movimiento de los áridos en las cintas, por la carga de material a los silos o en cualquier otro punto que lo requiera. A los citados efectos, se deberán dotar de sistemas de carenado adecuado todas las cintas transportadoras, así como los puntos de descarga de materiales particulados en tolvas y camiones de transporte.

Igualmente se deberán instalar sistemas de filtrado de polvo del aire procedente de los silos de cemento y en aquellas zonas donde se produzcan saltos de materiales pulverulentos. En todo caso, se estará a lo dispuesto en la legislación vigente en lo que se refiere los criterios de calidad del aire.

- 3.5. En relación con la iluminación exterior, se deberá diseñar e instalar de manera que se consiga minimizar la contaminación lumínica, a fin de alcanzar los objetivos establecidos en la disposición adicional cuarta de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, para lo cual se atenderá a las siguientes prescripciones:
  - Se evitará el uso de lámparas vapor de mercurio.
  - La carcasa será cerrada y opaca, de modo que evite proyecciones cenitales y que impida sobresalir al elemento refractor.
  - La disposición y orientación de las fuentes de luz evitará que ésta incida en el exterior de las instalaciones.



#### 4. CONDICIONES RELATIVAS AL RUIDO Y VIBRACIONES

- 4.1. Se emplearán en la calzada materiales porosos con elevado índice de absorción acústica, utilizándose firmes que incorporen materiales reciclados procedentes de neumáticos usados.
- 4.2. Se cumplirán los valores límite de inmisión de ruido aplicables a actividades establecidos en el Anexo III del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y el resto de la legislación aplicable, tomándose las medidas que resulten necesarias para el cumplimiento de los niveles establecidos.
- 4.3. Así mismo, la maquinaria que se utilice deberá cumplir lo establecido en el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre. Los dispositivos de presión que puedan ser utilizados contarán con sistemas de aislamiento acústico.
- 4.4. Con el fin de evitar molestias a la población, se aplicarán las siguientes medidas en zona urbana:
  - Se planificarán las actividades en las que interviene maquinaria potencialmente ruidosa, a fin de evitar o minimizar su impacto en el entorno.
  - Se limitará el horario de funcionamiento de la maquinaria para corte, perforación, pulido, así como de la sustitución de los contenedores, a los periodos diurnos menos sensibles.
  - Se aplicará un Plan de Mantenimiento de maquinaria y todos sus elementos capaces de producir ruido, así como para los silenciadores, etc.
  - Se instalarán silenciadores en el caso de maquinaria que supere el nivel de ruido admisible, cumpliendo las características técnicas establecidas por la legislación.
  - Se dispondrá de un “Manual para el uso correcto de la maquinaria y la manipulación de los materiales”, contemplando aspectos tales como el apagado de la maquinaria o la ubicación de las hormigoneras en las áreas más alejadas de las zonas habitadas, etc.
  - Se limitará el tránsito de maquinaria de obra por las zonas de viviendas próximas.
- 4.5. En fase de explotación, se deberán instalar las pantallas acústicas definidas en el EsIA (520 m en margen izquierda para proteger la zona de parque periurbano, 170 m a partir de la glorieta del Tanatorio, 310 m al final del tramo estudiado y 500 m al final del tramo 2 para proteger las urbanizaciones existentes), que totalizan una longitud de 1.500 m.

Igualmente, en los tramos que discurren próximos a zonas residenciales y se haya estimado en el estudio acústico del Proyecto Constructivo, que se superan los valores límite de emisión acústica, se instalarán barreras acústicas móviles que puedan desplazarse por la zona de actuación.

#### 5. CONDICIONES RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DE LAS AGUAS

- 5.1. A fin de garantizar la protección de los suelos y de los recursos hídricos frente a vertidos o derrames de aceites, grasas e hidrocarburos, las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria de obra se deberán realizar en instalaciones autorizadas.
- 5.2. Si durante la fase de obras resultase necesario realizar labores de lavado o mantenimiento de la maquinaria que no pueda circular autónomamente por viario público, éstas se efectuarán en un sector acotado y acondicionado (techado y con solera impermeabilizada dotada de zanja drenante perimetral y sistemas de recogida de derrames accidentales para su tratamiento en centros autorizados) dentro de las instalaciones auxiliares, en el que se realizarán en su caso las operaciones de repostaje, reglaje, cambio de aceite y recogida selectiva de residuos.



- 5.3. En todo caso, queda prohibido el lavado de cubas de hormigón con carácter general. Para el lavado de las canaletas de las cubas, se habilitará en el campamento de obra un área para la decantación de los sólidos arrastrados.
- 5.4. En su caso, los depósitos susceptibles de contener líquidos potencialmente contaminantes serán sellados y estancos, y dispondrán, en su caso, de cubetos de contención individuales que recojan la totalidad de su contenido para evitar la infiltración al terreno. En particular, los depósitos de combustible serán aéreos, temporales, contarán con su correspondiente cubeto de seguridad y, en su caso, deberán estar inscritos en el registro de la Consejería de Economía y Hacienda. Todos los depósitos cumplirán la normativa sectorial aplicable y dispondrán de las correspondientes autorizaciones.
- 5.5. En cuanto a las aguas sanitarias generadas en las instalaciones auxiliares de obra, queda prohibido su vertido directo al terreno (pozos negros) o a cauces. De acuerdo con lo establecido por la Confederación Hidrográfica del Tajo, se recomienda utilizar las infraestructuras existentes en los pueblos cercanos a la zona del proyecto para ubicar las oficinas, vestuarios y duchas.

En caso de no ser posible tal medida su gestión deberá realizarse mediante fosas sépticas o sanitarios químicos. En todo caso, el vertido deberá contar con la correspondiente autorización.

- 5.6. Se construirán balsas de decantación provisionales para las aguas procedentes de los parques de maquinaria y otras instalaciones auxiliares, donde los vertidos ocasionales puedan afectar la calidad de las aguas. Se realizará el seguimiento analítico de estas aguas antes de su vertido al cauce o terreno, de forma que, en caso de no cumplir con los valores establecidos en la legislación vigente, deberán ser tratadas adecuadamente.
- 5.7. La escorrentía recogida por la infraestructura en la fase de funcionamiento deberá ser encauzada y sometida a tratamiento en balsas de decantación y desengrasado antes de ser evacuada a cauce o terreno. Dichas balsas deberán ser dimensionadas de forma que permitan la recogida de los vertidos que se puedan producir de forma accidental, y serán objeto de limpieza periódica. Las estructuras de drenaje deberán diseñarse de manera que se minimice el embalsamiento de aguas en época de lluvias.
- 5.8. De acuerdo con lo informado por la Confederación Hidrográfica del Tajo, se procurará que las excavaciones no afecten a niveles freáticos ni a la zona de recarga de acuíferos. El diseño de las obras de fábrica deberá garantizar el paso de las avenidas extraordinarias. Igualmente, al objeto de impedir obstrucciones, se proyectarán las obras de cruce con cauces naturales con una sola luz, debiéndose respetar en todo caso las capacidades hidráulicas y calidades hídricas de los cursos de agua.
- 5.9. Durante la ejecución de las obras, se instalarán barreras de sedimentos en zonas próximas a los cauces afectados, para evitar el arrastre de tierras a los mismos. Se jalonarán los márgenes de los arroyos de la Poveda, de la Dehesa y de los Linos del Soto, en la zona de actuación, dejando una franja de protección de 20 m al objeto de evitar su ocupación por instalaciones auxiliares o maquinaria de obra.
- 5.10. Se deberá realizar la reposición de todas aquellas infraestructuras hidráulicas afectadas por la construcción de la carretera. De este modo, se deberá garantizar la continuidad de las acequias y otras obras de riego que puedan ser afectadas.

## 6. CONDICIONES RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DE LOS SUELOS

- 6.1. Conjuntamente con las operaciones de replanteo de las obras, se definirá la franja de afección para la realización de las mismas, en la que se llevarán a cabo todas las acciones derivadas de la ejecución del proyecto. Se delimitarán y señalarán físicamente las superficies que vayan a ser afectadas, al objeto de que no sea invadido ningún espacio ajeno a la propia obra. En las zonas en las que el trazado afecte al dominio público



hidráulico, la franja de afección se reducirá al mínimo necesario para la ejecución de las obras. Durante las obras, los tramos urbanos del trazado deberán incluir un vallado o cerramiento de seguridad.

- 6.2. El acceso de la maquinaria a la zona de obras deberá realizarse desde viarios existentes, no autorizándose la construcción de ningún acceso provisional a las obras. El paso de la maquinaria pesada y demás vehículos durante las obras se restringirá a los caminos señalados para ello, y se impedirá su tránsito por otras zonas para evitar la compactación y degradación de los suelos. Al término de las obras, todas estas superficies deberán quedar convenientemente restauradas.
- 6.3. Al inicio de las obras se procederá a la retirada de la capa de tierra vegetal existente en un espesor de 0,3 m y a su acopio en cordones de 1,5 m de altura máxima, evitándose su compactación y apilado por tiempo superior a 6 meses. Si fuera preciso, se procederá al mantenimiento de las características edáficas de la tierra retirada mediante abonado y semillado, no retardando su reutilización más tiempo del impuesto por las labores previas de preparación y acondicionamiento de las superficies receptoras. Su destino no podrá ser otro que el de soporte de cubierta vegetal.
- 6.4. Se minimizarán los impactos sobre la estabilidad y erosionabilidad de los suelos en la realización de la obra que lleven aparejados movimientos de tierras, contemplando la capacidad potencial del suelo y su fragilidad frente a procesos de degradación, erosión y deslizamiento. Se realizará la revegetación rápida de taludes, terraplenes y superficies desnudas para evitar el desencadenamiento de procesos erosivos y la pérdida de suelo.
- 6.5. Se planificarán de forma adecuada los movimientos de la maquinaria, organizándolos en lo posible según curvas de nivel para evitar la formación de regueros en los que se encaucen las aguas de escorrentía, cuidando en lo posible el trazado de los caminos de obra y la ubicación de los acopios para minimizar los daños al suelo.
- 6.6. Salvo autorización expresa de esta Consejería, no se utilizarán pesticidas ni herbicidas en el tratamiento de taludes y cunetas para evitar, por un lado, contaminar el suelo y las aguas, y por otro, afectar a la vegetación y la fauna.
- 6.7. Si accidentalmente se produjera algún vertido de materiales grasos o hidrocarburos, se procederá a recogerlos junto con la parte afectada de suelo para su posterior gestión como residuos peligrosos.
- 6.8. En el entorno donde se desarrollarán las obras existe riesgo de excavar suelos potencialmente contaminados, especialmente en el emplazamiento de la estación de servicio situada en la margen derecha de la carretera M-601 y junto a la Dehesa Boyal de Collado Villalba. Por tanto, se deberán efectuar los estudios correspondientes para evaluar la calidad del suelo y de las aguas subterráneas, al objeto de evitar potenciales riesgos para la salud. En todo caso, el tratamiento de suelos contaminados deberá realizarse conforme a lo establecido en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

## **7. CONDICIONES RELATIVAS A LA PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA VEGETACIÓN, LA FAUNA Y LOS HÁBITATS NATURALES.**

- 7.1. Tras el replanteo de las zonas a ocupar, se protegerá adecuadamente la vegetación adyacente, así como todo el arbolado que pueda verse afectado por las obras y quede cercano a los caminos y parques de maquinaria, mediante tabloneros, vallado o cualquier otro sistema efectivo. La protección del arbolado deberá abarcar, siempre que sea posible, la superficie de suelo que ocupe la proyección de la copa de cada individuo.



- 7.2. La afección al arbolado se limitará, como máximo, a los pies inventariados en el EsIA presentado, que resultan en un total de 1.102, de los que 630 pies son de encina (*Quercus ilex*), 11 pies de enebro (*Juniperus oxycedrus*), 362 pies de pino piñonero (*Pinus pinea*) y 99 pies de otras especies.
- 7.3. Si se realizara el trasplante de algún ejemplar arbóreo, se deberá definir previamente el lugar de plantación de manera que el tiempo que pase entre el arranque del árbol y su plantación sea el mínimo posible. No se recomienda el aviveramiento de los ejemplares a trasplantar, ya que éste reduce la capacidad de arraigo del árbol una vez trasplantado.
- 7.4. Para el caso del arbolado situado en suelo urbano, se deberán aplicar las medidas establecidas en la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de Protección y Fomento del Arbolado Urbano de la Comunidad de Madrid, así como lo dispuesto en las ordenanzas municipales que resulten de aplicación.
- 7.5. Teniendo en cuenta que la actuación afecta directamente a enclaves con anfibios y que puede afectar indirectamente a otros, se ejecutaran y cumplirán las medidas establecidas en el protocolo mencionado en la condición 1.,1 de esta Declaración y de acuerdo con lo indicado por la Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales, y se deberán compensar las pérdidas de esas zonas húmedas (extracción de competidores directos correspondientes a especies alóctonas (galápagos exóticos, cangrejo americano, etc.), vallado de las charcas, ejecución de pequeñas obras que faciliten la entrada y salida de anfibios a las canteras o la adquisición de derechos de pesca en las zonas de aguas con explotación privada) y asegurar la continuidad y comunicación de las poblaciones a ambos lados de la carretera, mediante la instalación de pasos de fauna multiespecie.
- 7.6. De acuerdo con el EsIA, se adaptarán las estructuras de drenaje transversal para adaptarlas como pasos de fauna, teniendo especialmente cuidado en el dimensionamiento de los mismos y en habilitar en las arquetas y similares rampas que permitan la salida de anfibios u otros animales que pudieran quedar atrapados en ellas.
- 7.7. El diseño de los pasos de fauna (accesos, tipología, densidad, seguimiento, etc.), tanto en forma específica como en la adecuación de estructuras u obras de drenaje, vallados y dispositivos de escape, atenderá a las especificaciones recogidas en el “Manual de prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales”, publicado por el Ministerio de Medio Ambiente (2006), y al documento “Prescripciones Técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte” del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (2008).

Igualmente se atenderán a las condiciones establecidas por la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal:

- Con carácter general las obras de paso inferior expresamente construidas como pasos de fauna o adaptados deberán tener la menor longitud posible tendiendo a ser perpendiculares a la carretera.
- Se construirán banquetas laterales para los pasos de fauna.
- Todas las estructuras de drenaje transversal adaptadas al paso de fauna deben estar diseñadas de acuerdo al cálculo de caudales de las cuencas a las que dan servicio para que las banquetas laterales estén libres de agua la mayor parte del año.
- Se adaptarán los drenajes transversales con al menos una plataforma que permita el paso de vertebrados terrestres.
- Considerando adecuado el paso de fauna proyectado para dar continuidad a la Cañada Real Segoviana entre el P.K. 1 y el P.K. 2 actuales, en caso de no ejecutarse deberá realizarse un paso de fauna específico para pequeños vertebrados.



- En la zona prevista entre los actuales P.K. 3 y P.K. 4 se deberán complementar los drenajes transversales de la vía con pasos de fauna preparados especialmente para anfibios, de tal manera que se facilite la continuidad cada 100 m como máximo.
  - Siendo considerada como un importante corredor de fauna la zona entre el P.K. 4 y el enlace con la M-863, que comunica las dehesas de Alpedrete y Collado Mediano con el monte de Cabeza Mediana. Se construirá al menos, un paso de fauna para grandes mamíferos, se adaptarán los drenajes transversales y construirán pasos inferiores para pequeños vertebrados, de manera que la distancia entre éstos y los drenajes adaptados no supere los 300 m.
  - Se acondicionarán los accesos y superficie de los pasos de fauna, para que queden integrados en el entorno y dirijan a los animales hacia las entradas.
  - Los pasos superiores previstos para la restitución de vías pecuarias también tendrán la consideración de pasos de fauna, debiendo proyectarse y adecuarse como tales, primando la recuperación de los hábitats de interés comunitario que se hayan visto afectados.
- 7.8. Al menos, se deberán ejecutar ecoductos en los tramos propuestos por el promotor en la documentación complementaria presentada (“*Adecuación al informe del Área de Evaluación Ambiental de 15 de abril de 2019, del estudio informativo y estudio de impacto ambiental de la ampliación de la capacidad y mejora de la seguridad vial de la carretera M-601. tramo a-6 – M-623*”, fechado el 8 de noviembre de 2019”): tramo entre encinares del municipio de Alpedrete y tramo entre pinares del municipio de Collado Mediano. Además, se instalará una obra de fábrica en el P.K. aproximado 1+125 del tramo 1 y se adecuará como paso inferior multifuncional el paso correspondiente al arroyo de La Poveda, con diseño que permita su accesibilidad en periodos de máximo caudal (con dimensiones mínimas de 6 x 5 m y con franjas laterales secas para el paso de animales con un mínimo 1 m de a cada lado y 1,5 m de altura).
- 7.9. Se incluirán todas las medidas necesarias para garantizar la permeabilidad de la vía, conforme a lo previsto en las directrices de la Acción COST 341 “Fragmentación de hábitats causada por las infraestructuras de transporte”, con especial atención a los cerramientos. En particular, entre la intersección con el acceso al polígono industrial y núcleo urbano de Alpedrete y la glorieta actual de Collado Mediano, y al haberse identificado en ese tramo varias áreas de interés para los anfibios, se instalarán cerramientos permanentes que intercepte el desplazamiento de éstos y los conduzcan a los drenajes trasversales proyectados en el tramo.

Igualmente, de acuerdo con la documentación complementaria presentada (“*Adecuación al informe del Área de Evaluación Ambiental de 15 de abril de 2019, del estudio informativo y estudio de impacto ambiental de la ampliación de la capacidad y mejora de la seguridad vial de la carretera M-601. tramo a-6 – M-623*”, fechado el 8 de noviembre de 2019”) y conforme a lo establecido por la Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales:

- Se deberá vallar todo el trazado a ambos lados de la carretera. Para evitar posibles atropellos a los animales que puedan aparecer en el interior de la infraestructura, el vallado deberá incorporar dispositivos de escape cada 300 m y se instalarán barreras para evitar el paso de anfibios, con dispositivos de escape.
- Los drenajes se diseñarán para permitir el escape de anfibios, reptiles o pequeños mamíferos que pudieran quedar atrapados en ellos, dotándolos de una pequeña pendiente. Se incorporarán zonas de decantación u otras estructuras para evitar la contaminación de las distintas zonas húmedas del entorno.



- Se instalarán placas electrificantes sobre el pavimento en los puntos de intersección indicados por el promotor: acceso al punto limpio (P.K. 0+600 tramo 2), conexión con la calle de la Puerta de Abajo (P.K. 0+900 a 1+000 tramo 2), acceso a finca en P.K. 2+000 del tramo 2 y conexión con la carretera M-863.
- 7.10. No se rellenarán o alterarán las canteras o charcas estacionales o permanentes que se sitúen en el entorno de la obra.
- 7.11. En coordinación con la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal, se deberán aplicar medidas de corrección del impacto que tendrá la actuación sobre las poblaciones de topillo de Cabrera identificadas a la altura de los P.K. 2+900 (colonia C1), 3+500 (colonia C2) y 4+350 (colonia C3), ejecutando y cumpliendo las medidas establecidas en el protocolo mencionado en la condición 1.,1 de esta Declaración, como pueden ser la limpieza de residuos y la protección de los hábitats adecuados para la especie existentes en el entorno de la carretera, la traslocación de individuos de las colonias afectadas a estos hábitats y respetar depresiones del terreno y cursos de agua, entre otras. La introducción o traslocación de especies catalogadas estará sujeta a los permisos y la supervisión administrativa de dicha Dirección General. Se deberá presupuestar y crear un hábitat favorable cercano para compensar la pérdida total del hábitat de la población MA-APD1 y parcial de la MA-APD2.
- 7.12. Con el objeto de mejorar las condiciones de seguridad para el movimiento de las aves amenazadas existentes en el entorno, se recomienda que, en el tramo comprendido entre la glorieta del tanatorio (intersección con M-619 y M-608) y el final del proyecto (enlace con M-623), se apliquen medidas anticolidión (señalización del cableado, especialmente en el cable de tierra en líneas aéreas de alta tensión) y medidas antielectrocución (dispositivos para evitar que las aves se posen en los apoyos, aislamiento del cableado, etc., en líneas aéreas de media tensión) en las líneas eléctricas que cruzan o discurren paralelas a la carretera M-601.

## 8. CONDICIONES RELATIVAS A LA GESTIÓN DE RESIDUOS.

- 8.1. En cuanto a la generación y gestión de residuos, será de aplicación lo dispuesto en la Ley 7/2022, de 1 de abril, de Residuos y Suelos Contaminados para una economía Circular y en lo que no se oponga o contradiga aquella, la Ley 1/2024, de 17 de abril, de Economía Circular de la Comunidad de Madrid, con especial atención a la separación en origen de los mismos y a las autorizaciones necesarias para los gestores e inscripción en los registros para gestión y transporte, aplicando igualmente el resto de normativa vigente de residuos, sean éstos de tipo inerte, urbanos o peligrosos. En ningún caso se abandonarán residuos de cualquier naturaleza.
- 8.2. Los aceites usados y otras sustancias o materias que se puedan generar en el conjunto de la obra deberán ser gestionados según lo establecido en el Real Decreto 679/2006, de 2 de junio, por el que se regula la gestión de los aceites industriales usados.
- 8.3. Los residuos de construcción y demolición se gestionarán según lo establecido en 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 y 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. Así, se deberán aplicar medidas de segregación en obra y los residuos se almacenarán en contenedores adecuados hasta su retirada a planta de reciclaje autorizado, evitando su acopio directo sobre el terreno y posterior abandono.
- 8.4. La gestión del excedente de tierras de excavación se llevará a cabo conforme a lo establecido en la Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, por la que se establece 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 en particular



respecto a las obligaciones del productor/poseedor de las tierras según lo establecido en sus artículos 2 y 4.

Se priorizará el uso de las tierras sobrantes en la propia obra y, si resultan excedentes, su empleo en la restauración de zonas degradadas. En el caso de proyectarse el vertido o depósito de los sobrantes de excavación en nuevos vertederos, se advierte que las instalaciones terrestres para el vertido o depósito de materiales de extracción de terrestre no incluidas en Red Natura 2000 y con superficie superior a 1 ha están sometidas a procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada.

La utilización de tierras de excavación de procedencia externa a la obra, y según lo indicado en el artículo 5 de la citada Orden APM/1007/2017, deberá ser comunicada previamente ante la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad, conforme al modelo de su anexo I.

- 8.5. Las zonas donde se almacenen o manipulen los residuos, así como las zonas de carga y descarga, deberán disponer de solera impermeabilizada, que estará techada en el caso de tratarse de residuos peligrosos, y sistemas de recogida de efluentes, para evitar que se produzca contaminación proveniente de derrames de líquidos o de restos impregnados en dichos materiales. No se almacenará ningún residuo en zonas no pavimentadas.

## **9. CONDICIONES RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL Y VÍAS PECUARIAS.**

- 9.1. Si durante la ejecución de las obras apareciesen indicios de afección a un yacimiento o algún otro valor histórico, artístico o cultural, se paralizarán las obras y se informará inmediatamente al citado organismo para que examine los restos y adopte las medidas oportunas, siendo de aplicación la Ley 8/2023, de 30 de marzo, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid.
- 9.2. Se deberá respetar lo dispuesto en los artículos 27 y 28 de la Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.
- 9.3. En todo caso, se garantizará, tanto en la fase de construcción como de explotación, la continuidad de las vías pecuarias, así como de los caminos agrícolas y todo aquello que disfrute de una servidumbre.

## **10. CONDICIONES RELATIVAS A LA RESTAURACIÓN AMBIENTAL E INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA**

- 10.1. Al finalizar las obras se procederá al desmantelamiento de todas las instalaciones auxiliares, así como la supresión de pavimentos, balsas de decantación, viales, pistas, estructuras y cualquier otra señal residual de las actividades desarrolladas. El desmantelamiento se completará con la limpieza de la zona de obras, la retirada selectiva de todos los residuos o restos procedentes de las mismas y la ejecución de las medidas de integración y restauración ambiental contempladas en la presente DIA, en el EsIA y en la documentación complementaria aportada por el promotor.
- 10.2. Se redactará un Proyecto de Restauración Ambiental e Integración Paisajística, que deberá alcanzar el mismo nivel de definición que el proyecto de construcción y formará parte de éste, integrándose la planificación de las labores de restauración ambiental en el plan de obra general. Además, se diseñarán, valorarán y presupuestarán las medidas preventivas y correctoras necesarias para la recuperación de todos los espacios afectados durante la fase de obras. El Proyecto de Restauración Ambiental e Integración Paisajística incluirá, al menos, los siguientes aspectos:
- Restauración y revegetación de las márgenes de la carretera, los taludes (tanto de desmonte como de terraplén), zonas auxiliares, parques de maquinaria, riberas alteradas,





pasos de fauna, entorno de pasos superiores e inferiores, viaductos, enlaces y tramos de viario abandonado.

En cuanto a la restauración paisajística de los cauces afectados, de acuerdo con lo indicado por la Confederación Hidrográfica del Tajo, se realizarán plantaciones acordes con la situación geobotánica del cauce, de manera que se fomente la sucesión ecológica natural. Dicha restauración, comprenderá una longitud aguas arriba y abajo que supere la zona de influencia de las obras.

- Se incluirá un inventario de la vegetación arbórea afectada por las obras haciendo constar, además de la especie, diámetro normal, altura y localización, el estado fitosanitario y la propuesta de actuación debidamente justificada para cada uno de los ejemplares, que será preferiblemente el trasplante. Sólo en casos en que por causas justificadas no fuese viable el trasplante, se procedería a la tala del ejemplar arbóreo. El trasplante de los pies arbóreos se realizará en las inmediaciones de la zona.
- Se diseñará un plan de mantenimiento de las siembras y plantaciones realizadas hasta que alcancen condiciones de automantenimiento, incluyendo las operaciones de abonado, reposición de marras, riegos, etc., tanto durante la ejecución de las obras como durante el periodo de garantía de las mismas. El mantenimiento incluirá los dos periodos vegetativos posteriores a la finalización de los trabajos. En esta línea, la revegetación se considerará finalizada cuando en los terrenos afectados se desarrolle una cubierta vegetal autosostenible
- Conforme a lo establecido por la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal:
  - Se incluirá la creación de pantallas que oculten los taludes verticales de la nueva carretera y las pantallas de protección acústica. Como indica el promotor en la documentación complementaria presentada, se podrá recurrir al trasplante en dichas pantallas visuales de árboles que se encuentren afectados por tala durante las obras.
  - Se deberán dismantelar los tramos de carretera que quedarán en desuso y se procederá a la restauración del entorno a su estado original, favoreciendo la recuperación de los hábitats naturales de interés comunitario. Esta medida se aplicará en las siguientes zonas pavimentadas que quedarán sin uso: Tramo 1. P.K. 0+000, Tramo 1. P.K. 0+400, Tramo 2. P.K. 0+120, Tramo 2. P.K. 0+600, Tramo 2. P.K. 2+500, Tramo 2. P.K. 3+800, Tramo 2. P.K. 4+100 y Tramo 2. P.K. 5+900.

10.3. Las operaciones de revegetación y adecuación paisajística se realizarán simultáneamente a las obras, minimizando el tiempo de permanencia de las superficies denudadas sin tratamiento de protección. Las siembras y plantaciones se realizarán entre octubre y diciembre para especies de hoja perenne y entre octubre y marzo para especies de hoja caduca. El plan de obra deberá adaptarse a esta condición para permitir que las siembras y plantaciones no se realicen fuera de estos periodos. En todo caso, estas operaciones deberán estar finalizadas antes de la recepción provisional de las obras.

Se deberán utilizar especies autóctonas presentes en los ecosistemas y/o hábitats a recuperar, teniendo en cuenta criterios de adecuación funcional, adecuación paisajística, adecuación ecológica y disponibilidad en el mercado.

10.4. De acuerdo con el artículo 43 de la Ley 16/1995, de 4 de mayo, Forestal y de Protección de la Naturaleza de la Comunidad de Madrid, se procederá a la reforestación del cuádruple de la superficie de terreno forestal ocupada por el trazado de la infraestructura. Según se estima en la documentación complementaria aportada por el promotor (*Documento de adecuación a la información pública del Estudio de Impacto Ambiental de la "Ampliación y mejora de la seguridad vial de la carretera M-601. Tramo: A-6-M-623"*), y atendiendo a la superficie afectada por la alternativa 3, como mínimo se plantarán 8.121 árboles (947 fresnos, 2.370 encinas, 2.020 enebros de la miera y 2.784 pinos piñoneros).



10.5. De acuerdo con lo indicado por la Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales:

- Con el objetivo de favorecer aves de pequeño tamaño, anfibios y reptiles, se deberá reforestar con especies arbustivas.
- Como medida de potenciación de especies de lepidópteros catalogadas se plantarán en las zonas de monte de utilidad pública cercanas especies nutricias de los géneros *Teucrium*, *Plantago*, *Sedum*, *Sempervirens*, *Saxifraga*, *Bryophyllum* y *Aristolochia*.
- No se podrán utilizar las especies invasoras incluidas en el Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto, por el que se regula el Catálogo español de especies exóticas invasoras.

10.6. Tal y como indica la Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales, se deberán sustituir las bases de hormigón previstas en los puntos de salida de agua por enchachados de piedra.

10.7. Al considerarse elementos tradicionales del paisaje ganadero del entorno, se deberán reponer todos los muros de piedra de las lindes afectadas por la actuación.

## 11. SEGUIMIENTO Y VIGILANCIA AMBIENTAL.

La Vigilancia Ambiental se llevará a cabo mediante la comprobación continuada del cumplimiento de cada una de las condiciones contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental y la Declaración de Impacto Ambiental, y haciendo el seguimiento oportuno para detectar posibles impactos no previstos, con objeto de determinar medidas correctoras complementarias. En particular, la vigilancia ambiental tendrá en cuenta como mínimo los aspectos que se relacionan a continuación, que deberán quedar recogidos en los informes definidos en el Programa de Vigilancia Ambiental:

- Supervisión del replanteo de la obra, verificando que las instalaciones auxiliares se ubican en las zonas admisibles definidas en el EsIA y fuera de figuras de protección o en zonas de valor natural relevante. Verificación de la retirada selectiva de la tierra vegetal y de su mantenimiento hasta su uso en la restauración.
- Campañas periódicas de medición de ruido con periodicidad anual durante los tres primeros años desde la fecha de finalización de la carretera, de cuyas conclusiones podrá determinarse la necesidad de implantar medidas correctoras adicionales que serán ejecutadas por el promotor. Dichas campañas se realizarán de acuerdo con los métodos establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
- Cuantificación de las emisiones de, al menos, partículas PM10 y PM2,5, CO, CO2, óxidos de nitrógeno, compuestos orgánicos volátiles y benceno en función de las tierras movidas durante las obras y la distancia de transporte de las mismas, la maquinaria de obra utilizada y el consumo de combustible asociado, y los kilómetros de vía o la superficie construida, todo ello considerando las medidas preventivas y correctoras aplicadas.
- Control del mantenimiento y movimiento de la maquinaria en lo que se refiere a sus niveles de emisión, tratamiento de residuos (especialmente hidrocarburos y aceites) y restricción de su circulación fuera de las pistas de trabajo y zonas habilitadas para ello.
- Comprobación de la efectividad de las barreras de sedimentos.
- Control de la presencia de materiales que pudieran provocar contaminación, superficial o subterránea, edáfica o hídrica, y verificación de que se gestionan adecuadamente.
- Control de la procedencia de los materiales de préstamo y del destino de los excedentes.
- Seguimiento de la gestión de los residuos generados en la obra.



- Verificación de la efectiva permeabilidad de la vía, en particular en cuanto a las obras de drenaje, el cerramiento y los pasos de fauna. En este sentido, si se detectasen un número significativo de atropellos de vertebrados no previstos se tomarán medidas adicionales de protección.
- Durante la obra, en los meses de abril a agosto, se deberá confirmar la presencia real de puntos de nidificación de especies de avifauna emblemática. En caso de ser detectada, se evaluará la posible afección y se considerarán soluciones alternativas, como la modificación del calendario de obras, el rescate de los individuos o la creación de puntos de nidificación alternativos en lugares adecuados y próximos.
- Seguimiento de la ejecución y cumplimiento de las medidas establecidas en el protocolo mencionado en la condición 1,.1 de esta Declaración.
- Control de las poblaciones de anfibios en las charcas generadas y existentes, de las poblaciones de topillo de Cabrera, Murciélago orjeudo meridional y Murciélago orejudo septentrional, así como los lepidópteros *Zerynthia rumina*, *Euphydryas aurinia* y *Parnassus apollo*.
- Prospección y control arqueológico.
- Supervisión de las labores de retirada y limpieza de materiales de desecho e instalaciones provisionales de obra, así como de la reposición de los servicios afectados.
- Correcta implantación de las medidas de integración paisajística y recuperación ambiental de las zonas afectadas por las obras.
- Seguimiento de la adecuación de los riegos y estado de las plantaciones, siembras y/o hidrosiembras realizadas incluidas las plantaciones de especies nutricias para lepidópteros
- Verificación de la correcta restitución de las vías pecuarias afectadas.
- Control del funcionamiento de las balsas de decantación y desengrasado, cunetas y drenajes.
- Identificación de los impactos residuales que, tras la aplicación de las medidas preventivas y correctoras, pudieran aparecer.

Durante las obras se remitirán informes semestrales en los que se sintetice la información contenida en el Registro ambiental y se recoja el estado y efectividad de las condiciones impuestas en la Declaración de Impacto Ambiental.

Durante los cinco primeros años de la fase de explotación, el promotor deberá elaborar informes anuales en los que se detalle el grado de cumplimiento de las medidas exigidas en el presente Informe. Los informes reflejarán además, en mapa topográfico a escala 1:5.000 o más detallada, las áreas explotadas y el estado de las zonas restauradas, tanto en lo relativo a la morfología y a la reposición de la tierra vegetal como a la revegetación, acompañando a cada informe una muestra fotográfica que contenga información significativa y acredite el cumplimiento de las condiciones señaladas en el presente informe. Los informes correspondientes al tercer y quinto año desde la finalización de las obras e inicio del funcionamiento de la vía ampliada del proyecto serán remitidos a esta Consejería. El resto de informes quedarán en la instalación a disposición de la autoridad competente.

Todas las analíticas de agua, suelos, etc., y mediciones de ruido deberán estar certificadas por un organismo de control acreditado por ENAC y autorizado por el organismo competente.

Sin perjuicio de lo anterior, esta Consejería podrá efectuar las comprobaciones que sean necesarias para verificar dicho cumplimiento, variar la periodicidad y el contenido de los informes requeridos o, en su caso, establecer las medidas complementarias de protección ambiental que fueran precisas de acuerdo con los resultados del seguimiento ambiental.



La modificación del proyecto evaluado en cualquier aspecto que se aparte de lo contemplado en el EsIA y el contenido de la presente DIA deberá someterse a previa aprobación de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura.

Se informa que la normativa a la que se hace mención en la presente DIA corresponde a la vigente a la fecha actual, debiendo aplicarse la nueva normativa que en su caso la sustituya durante el periodo de funcionamiento de la actividad.

En aplicación del artículo 43 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la presente DIA perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, no se hubiera comenzado la ejecución del proyecto en el plazo de cuatro años.

El promotor podrá solicitar la prórroga de la vigencia de la DIA antes de que transcurra dicho plazo, debiendo justificar la inexistencia de cambios sustanciales en los elementos esenciales que sirvieron para realizar la evaluación de impacto ambiental.

De conformidad con lo establecido en el artículo 39.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, la eficacia de la presente Resolución queda demorada al siguiente día al de su publicación, debiendo ésta producirse en el plazo de tres meses desde su notificación al promotor. Transcurrido dicho plazo sin que la publicación se haya producido, la resolución no tendrá eficacia.

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

Madrid, a fecha de la firma  
LA DIRECTORA GENERAL  
DE TRANSICION ENERGETICA  
Y ECONOMIA CIRCULAR



## ANEXO I.- DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO SEGÚN LOS DATOS DEL EsIA

El proyecto consiste en la ampliación de la capacidad y la mejora de la seguridad vial de la carretera M-601 en el trayecto de 7,6 km que discurre entre su enlace con la autovía A-6 y su intersección con la carretera M-623, en los términos municipales de Collado Villalba, Alpedrete, Collado Mediano y Becerril de la Sierra, con el fin de dar servicio al aumento del volumen de tráfico existente y abordar la conversión a enlaces de sus intersecciones.

Actualmente, la carretera M-601 es la vía principal de acceso a la autovía A-6 para el tráfico de los municipios de Collado Mediano, Alpedrete, Becerril de la Sierra, Navacerrada, Collado Villalba, Moralzarzal y Cerceda. Este tráfico confluye en dos glorietas existentes en el municipio de Collado Villalba. La primera se encuentra en la zona del tanatorio, y sirve de intersección con la carretera M-608 (a Cerceda) y M-619 (a Alpedrete), donde confluyen los vehículos desde Collado Mediano, Becerril, Alpedrete, Navacerrada y parte del procedente de Moralzarzal y Cerceda. La segunda se encuentra en las proximidades de la A-6, a la altura del polideportivo municipal, coincidiendo además con los desplazamientos locales de este último y de los barrios que se encuentran en Villalba Estación (al oeste) y Villalba pueblo (al este). Además, estas glorietas distribuyen también el tráfico relacionado con los centros educativos y, en menor medida, comercial.

Esta situación y el aumento moderado que se prevé en el planeamiento urbanístico hacen necesario, según indica el promotor, la mejora de la comunicación de los municipios citados mediante la duplicación de la carretera M-601. La plataforma de la calzada actual es de 8 m de anchura y para el diseño de la solución adoptada se ha tratado de aprovecharla al máximo para así minimizar la ocupación de terreno.

La solución adoptada (Alternativa 3), consiste en el desdoblamiento de la calzada actual entre el inicio del proyecto, en el enlace de la M-601 con la A-6, y la glorieta del tanatorio (intersección con la carretera M-608 y M-619) y, desde esa glorieta hasta el punto final en la intersección con la M-623, pasar a una sección con dos carriles en sentido a Navacerrada (subida en margen derecha) y un carril en sentido a Collado Villalba (bajada en margen izquierda).

La longitud aproximada de la actuación es de 7,58 km, de los que 1.619,55 m corresponden al tramo de desdoblamiento a dos carriles por calzada (tramo 1) y 5.960,62 m al tramo de ampliación a dos carriles en margen derecha (tramo 2).

En el tramo 1, el nuevo tronco se define con doble calzada de dos carriles de 3,5 m por sentido, arcén exterior de 1,5 m e interior de 1 m, y bermas de 0,5 m, separados por una mediana estricta de 2 m. En el tramo 2, la sección del nuevo tronco está compuesta por una calzada de dos carriles en sentido norte (Navacerrada) y un carril en sentido sur (A-6), todos ellos de 3,5 m, con arcenes exteriores de 1,5 m y bermas de 0,5 m. Por su parte, la sección de las vías de servicio será de un carril de 4 m con aceras de 1 m en la margen derecha y 0,5 m en la izquierda.

La solución propuesta requiere de las siguientes actuaciones:

### **Tramo 1**

**Tramo A.** Entre el enlace A-6 y la glorieta próxima al polideportivo municipal de Collado Villalba (glorieta de Collado Villalba). Desdoblamiento por la margen derecha primero y por el centro de la calzada después.

- Remodelación del enlace con la A-6 en sentido Navacerrada, prolongando la vía de servicio que da acceso a un polígono industrial hasta la glorieta de Collado Villalba.
- Remodelación del enlace con la A-6 en sentido hacia esa autovía, mediante la construcción de una vía de servicio desde la glorieta de Collado Villalba hasta el ramal sentido Coruña y prolongando los dos carriles de la margen izquierda para cruzarla por el paso superior existente, con un carril para el ramal de acceso en sentido Madrid y otro de acceso al otro lado de la autovía.



- Ampliación del paso superior sobre la calle Anastasio Nieto.
- Construcción de un muro de contención de tierras, para evitar la ocupación de una parcela urbana.
- Remodelación de la glorieta de Collado Villalba, estando previsto construir una estructura que permita dejarla a un nivel superior de la nueva carretera M-601.

**Tramo B.** Entre la glorieta de Collado Villalba y la glorieta del tanatorio (intersección con la carretera M-608 y M-619).

- Continuación del desdoblamiento bajo la estructura de la glorieta de Collado Villalba por la margen derecha para evitar ocupar terrenos del parque periurbano de Collado Villalba, una estación de servicio y un hotel de la margen izquierda.
- Construcción de una vía de servicio desde la glorieta de Collado Villalba, para dar acceso a la reposición de una estación de servicio situada en la margen derecha, que será retranqueada hacia el este en la misma parcela catastral.
- Reposición del carril bici del municipio de Collado Villalba, que discurre paralelo a la M-601 por su margen derecha, retranqueándola según la reposición de la gasolinera anteriormente citada.
- Construcción en la margen derecha de un ramal directo de salida desde la M-601 para enlazar con la M-608, sin necesidad de pasar por la glorieta del tanatorio.
- Construcción en la margen izquierda de un ramal directo de entrada a la M-601 desde la M-619, sin necesidad de pasar por la glorieta del tanatorio.
- Construcción de una vía de servicio desde la glorieta del tanatorio hasta la glorieta de Collado Villalba, para dar acceso a un hotel, una estación de servicio y un restaurante situados en la margen izquierda.
- Reposición de la vía pecuaria Cañada Real Segoviana, mediante un paso inferior, con una estructura de 12 m de largo, 6 m de anchura y 4 m de altura, y la reposición del camino existente para garantizar la continuidad.
- Ampliación de la obra de drenaje del arroyo de la Poveda.

## **Tramo 2**

**Tramos C y D.** Entre la glorieta del tanatorio y la glorieta de Collado Mediano (intersección con la carretera M-863). Ampliación de la plataforma actual por la margen derecha, a dos carriles en sentido a Navacerrada (norte) más un carril en sentido A-6 (sur)

- Adaptación del acceso actual al tanatorio municipal.
- Reposición en el mismo lugar del acceso a la Estación de Transferencia de Residuos Sólidos existente en la margen derecha.
- Mejora de la intersección en "T" que da acceso al polígono industrial y núcleo urbano de Alpedrete, mediante la inclusión de un carril específico para el giro a izquierdas, así como de un carril de incorporación también a izquierdas.
- Reposición de la vía pecuaria Cordel de la Puerta Abajo a Moralarzal, mediante un paso inferior, con una estructura de 12 m de longitud, 6 m de ancho y 4 m de altura. Se mantiene el acceso existente a un restaurante situado en la margen derecha.
- Rectificación de dos curvas para adaptarlas a la velocidad de proyecto, en una longitud aproximada de 600 m.
- Eliminación de la glorieta de Collado Mediano, que se transforma en una intersección en "T" con carriles de almacenamiento para los giros a izquierdas. Con esta actuación se entronca un camino de acceso existente a la urbanización Montecollado.



Tramo E. Entre la glorieta de Collado Mediano y el enlace con la M-623. Ampliación de la plataforma actual por la margen derecha durante 1,5 km y en el resto del tramo hasta el punto final, por la margen izquierda.

- Reposición de la vía pecuaria Vereda de las Cercas del Reajo y Estevillas, mediante un paso inferior bajo la carretera M-601 y otro a continuación bajo el nuevo vial propuesto que conecta la Urbanización Montecollado con la carretera M-863.
- Construcción de muros ecológicos para contener tierras y reducir al mínimo la ocupación de terrenos ambientalmente protegidos.
- Construcción de una vía de servicio para reponer el acceso a edificaciones existentes en la margen derecha, que finaliza en la intersección en “T” con la M-623, situada en terrenos del término municipal de Becerril de la Sierra.
- Remodelación del enlace con la M-623, formado actualmente por dos intersecciones en “T”, una en la margen izquierda (sentido Collado Mediano) y otra en la margen derecha (sentido Becerril de la Sierra), mejorando radios de giro, así como los trenzados.

Las obras de drenaje se diseñarán para una capacidad equivalente a un periodo de retorno de 500 años. Se proyectan mediante marco prefabricado de hormigón de dimensiones 2 m x 2 m o 3 m x 2 m. A su vez, se ampliará la obra de fábrica que permite el paso del arroyo de la Poveda, por su margen derecha, mediante un marco de dimensiones 8,5 m x 5 m.

En cuanto al movimiento de tierras, los volúmenes de materiales previstos en el EsIA son de 135.419,32 m<sup>3</sup> de desmonte o excavación y de 137.602,24 m<sup>3</sup> para terraplén, resultando, por tanto, un déficit de tierras de 2.182,92 m<sup>3</sup>. Sin embargo, se estima que será necesario aportar un volumen de 111.201,63 m<sup>3</sup> de préstamo y depositar en cantera o vertedero un volumen de 109.018,71 m<sup>3</sup>. Las tierras de préstamo se traerán, preferiblemente, de instalaciones existentes, fijas y en funcionamiento, no estando prevista la apertura de nuevas canteras o activación de existentes sin uso. Sobre la tierra vegetal se indica que, en la zona de estudio, su espesor es escaso, estimándose que el volumen a extraer será mínimo, considerándose necesario recurrir a préstamos para cubrir las necesidades de obra.

Para ubicar las instalaciones auxiliares se señala que los proyectos constructivos incorporarán una cartografía de las zonas más favorables para la ubicación de las instalaciones auxiliares temporales y permanentes y que para la ubicación de estas zonas, se tendrá en cuenta la clasificación del territorio en tres categorías:

- Zona Excluidas. Aquellas de mayor calidad y fragilidad ambiental (espacios naturales protegidos, catalogados, inventariados o propuestos para su protección, hábitats naturales de interés comunitarios, los biotopos singulares o de interés para la adecuada conservación de fauna sensible o significativa, las formaciones de vegetación singular y todas aquellas zonas de alto valor ecológico, paisajístico, cultural, agrológico o socioeconómico.). En estas zonas se prohibirá la localización de cualquier tipo de construcción temporal o permanente, acopios de materiales, viario o instalaciones de servicio de obras, salvo aquellos con carácter estrictamente puntual y momentáneo, que resultaran de inexcusable realización de las obras previa autorización del organismo competente.
- Zonas Restringidas. Áreas de cierto valor ambiental de conservación deseable. En estas áreas sólo se admite la localización de instalaciones al servicio de las obras, con carácter temporal, exclusivamente durante la realización de éstas. Estas zonas se incluirán dentro de las labores del proyecto de restauración ecológica y paisajística.
- Zonas Admisibles. Áreas con menores méritos de conservación (zonas degradadas, vertederos, canteras abandonadas, etc.). En estas zonas se podrán localizar aquellas instalaciones y elementos que por sus especiales características tengan un carácter permanente (por ejemplo, vertederos y préstamos). La existencia de estos elementos permanentes debe ir acompañada de la realización de actuaciones para lograr su integración en el entorno, a incluir en el proyecto de restauración ecológico-paisajística.



## ANEXO II.- RESUMEN DEL CONTENIDO DEL EsIA.

El EsIA presentado por el promotor se encuentra dividido en 9 apartados. El primer apartado recoge una introducción en la que se describen los objetivos, antecedentes y justificación del EsIA, marco legal, y antecedentes del proyecto.

A continuación, se justifica la necesidad de llevar a cabo la actuación y se describen las tres alternativas contempladas en el EsIA. Las alternativas 1 y 2 son muy similares y en ambas se propone la duplicación de la calzada en todo el tramo de la carretera M-601 contemplado en el proyecto, sustituyendo los enlaces tipo "T" existentes por glorietas al mismo nivel y adaptando las glorietas existentes. La alternativa 1 tiene una longitud aproximada de 7,38 km y la ampliación de la calzada se propone por la margen derecha en todo el trazado, excepto la primera parte entre el inicio y la glorieta de Collado Villalba, que se plantea por el centro de la calzada, y los últimos 500 m antes del enlace con la M-623, donde se plantea por la margen izquierda. Por su parte, la alternativa 2 tiene una longitud aproximada de 7,40 km y se diferencia de la anterior en que la ampliación de la calzada se propone en su mayor parte por la margen izquierda. La alternativa 3 se describe en su totalidad en el Anexo I del presente documento.

La **Alternativa 3** es seleccionada por el promotor como la más favorable desde el punto de vista ambiental, ya que, aun existiendo leves diferencias entre las alternativas estudiadas, presenta los valores más bajos de impacto.

En el inventario ambiental realizado se analizan y valoran los factores ambientales más relevantes: climatología, geología y geomorfología, edafología, hidrología superficial e hidrogeología, calidad del aire y ruido, vegetación y arbolado afectado, fauna, espacios naturales protegidos, paisaje, vías pecuarias, usos del suelo, patrimonio cultural y arqueológico, medio socio-económico, planeamiento urbano y riesgos naturales e inducidos. De este inventario se destacan los siguientes aspectos:

Para determinar la climatología de la zona se ha seleccionado la estación 3270 "Villalba". La temperatura media anual es de aproximadamente 13,3 °C, siendo el mes más frío enero, con una media de 4,9 °C y mínimas inferiores a -10 °C, y el mes más cálido julio, con una media de 24,2 °C y máximas superiores a 32 °C. La precipitación media anual se encuentra alrededor de los 630 mm, con un máximo en diciembre y un mínimo en agosto, siendo el periodo comprendido entre abril y diciembre el más lluvioso, con un periodo seco que va de junio a mediados de octubre. Estas características corresponden a un clima mediterráneo continental templado húmedo.

El proyecto se encuentra situado en el piedemonte de la sierra de Guadarrama, que está formado por materiales metasedimentarios de carácter detrítico fino y, sobre ellos, materiales ígneos de tipo granitoide. Son abundantes en la zona las rocas graníticas del Paleozoico, entre los que aparecen materiales sedimentarios del Cuaternario (cantos, gravas, arenas y limos), desarrollados fundamentalmente sobre arroyos.

El relieve del terreno es bastante llano, con algunos desniveles y caídas desde las cumbres cercanas. Su tercio final se apoya en una ladera de fuerte pendiente, que corresponde a las caídas entre las cumbres de Monte Redondo (1.270 m de altitud) y Cabeza Mediana (1.330 m).

Los suelos existentes en el ámbito estudiado son entisoles e inceptisoles, con texturas que oscilan entre las franco-arenosas y franco-arcillosas en el caso de los primeros, y de una gran heterogeneidad textural en el caso de los segundos.

La zona de estudio pertenece a la cuenca hidrográfica del Tajo, en concreto a la subcuenca del río Guadarrama, que discurre al sur de la autovía A-6. La morfología de la red es de tipo braided (canal múltiple con anastomosamientos) con presencia principalmente de arenas en su lecho, cruzando el tramo de carretera estudiado los siguientes arroyos: arroyo de la Poveda, en Collado Villalba, arroyo de la Dehesa, también conocido como arroyo de las Zanjás o arroyo Tablero, en Alpedrete, y arroyo de los Linos del Soto, en Collado Mediano.





Los materiales litológicos del área de estudio son impermeables o de baja permeabilidad, pudiendo existir únicamente acuíferos superficiales por alteración o fisuración, que en general son poco extensos. Así, en el tramo de carretera estudiado no se encuentra ninguna unidad hidrogeológica ni masa de agua subterránea.

La calidad del aire se ha caracterizado a partir de los niveles de dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno, partículas en suspensión PM<sub>2,5</sub> (fracción particulada inferior a 2,5 µm), partículas en suspensión PM<sub>10</sub> (fracción particulada inferior a 10 µm), monóxido de carbono y ozono tomados de la estación atmosférica de Collado Villalba. El nivel de calidad del aire observado, según se indica en el EsIA, es relativamente buena, dando como resultado niveles bajos en todos contaminantes, llegando el ozono al nivel medio sólo en alguna ocasión, considerando que con el crecimiento de tráfico estimado se mantendrán los niveles bajos de contaminantes.

Se ha realizado un estudio acústico, en el que se determina la situación actual, así como la situación en la fase de explotación, obteniéndose modelos que se representan en mapas de ruido. Del estudio se concluye que, en la actualidad, en algunos puntos del trazado se superan los valores objetivo de nivel sonoro, especialmente durante el periodo nocturno. A su vez, para la fase de explotación, se indica que en las viviendas más cercanas a la carretera y en los pasos por los espacios naturales protegidos se superan los niveles sonoros máximos permitidos en la legislación vigente.

En el EsIA se identifican las siguientes unidades de vegetación existentes en el área estudiada:

- Dehesas de encina, en áreas situadas entre el tanatorio de Collado Villalba y la Estación de Transferencia de Residuos y Punto Limpio, y desde ésta hasta el restaurante Las Canteras, y unas pequeñas áreas al sur de la intersección de acceso al polígono industrial de Alpedrete.
- Dehesas de encina y fresno, en el paraje conocido como Dehesa de Alpedrete.
- Pinar de pino resinero, en las laderas del Monte Redondo en Collado Mediano.
- Espinares, en bordes de prados, setos y vaguadas.
- Pastizal nitrófilo, en baldíos, cunetas o solares, principalmente en el tramo de Collado Villalba.
- Saucedas montanas en arroyos y pequeñas vaguadas.
- Pastizales terofíticos y xerofíticos, en buena parte del área situada el este del trazado, principalmente en la margen izquierda (P.K 3+700 al 7+400).
- Pastizales efímeros de roquedos y suelos pedregosos, en la segunda mitad del área estudiada y a medida que aumenta la altitud.
- Pastizales vivaces y vallicares, en suelos con humedad o encharcamiento temporal.
- Enebral, en suelos rocosos, berrocales, en los que las encinas no pueden prosperar, y en pastizales abandonados, entre el P.K 4+600 y el P.K. 4+900 de la margen izquierda (sentido A-6).
- Berceal (comunidades de *Stipa gigantea*), en encinares y jarales degradados, entre la actual calzada y las demás comunidades vegetales circundantes, especialmente entre el enlace de Collado Mediano y el final del trazado.
- Majadal, pastizal anual típico de las dehesas.

Se han identificado también áreas de interés florístico, por la singularidad de la flora que presentan. Así, se han detectado poblaciones de tres especies de orquídeas: *Orchis morio*, *Serapias lingua* y *Orchis mascula*. Las dos primeras se han encontrado en pequeñas depresiones de suelos arenosos, e incluso en cubetas someras de canteras abandonadas, en una matriz de pastizales nitrófilos y enebrales. La tercera en un talud umbroso en tierra de una de las canteras existentes en el área de estudio, en un entorno de fresneda. Se trata de especies no catalogadas y, según señala el promotor, muy abundantes en la Comunidad de Madrid.



El promotor ha elaborado un inventario del arbolado que estima será afectado durante las obras, en el que se han identificado un total de 1.102 pies, distribuidos entre las siguientes especies: 630 pies de encina (*Quercus ilex*), 11 pies de enebro (*Juniperus oxycedrus*), 17 acacias, 19 pies de álamo, 13 pies de *Ceratonia siliqua*, 2 pies de castaño, 1 pie de *Picea abies*, 47 de arce y 362 pies de pino piñonero (*Pinus pinea*), éstos últimos situados en la parte final del área estudiada.

Sobre la fauna se indica que las áreas boscosas de encina y pino albergan la mayor riqueza, junto a las zonas de dehesa y pastizales que igualmente presentan un elevado número de especies, especialmente de aves. A su vez, se identifica la potencial presencia de especies con distintos grados de protección. Entre las especies más destacables se citan el tritón pigmeo (*Triturus pygmaeus*), especie en regresión en la Comunidad de Madrid, la ranita de San Antonio (*Hyla arborea*), galápago leproso (*Mauremys leprosa*), culebra de herradura (*Hemorrhois hippocrepis*), halcón peregrino (*Falco peregrinus*), milano real (*Milvus milvus*), murciélago ratonero grande (*Myotis myotis*) y topillo de Cabrera (*Iberomys cabreræ*), identificándose tres colonias en el entorno próximo a las obras.

Como corredores faunísticos se identifican los encinares de Alpedrete, situados en ambos márgenes de la carretera M-601, así como los pinares en Collado Mediano, desde los que puede existir un flujo de fauna hacia el río, al otro lado de la carretera. A su vez, se considera importante la fauna que se refugia en los pinares de Monterredondo y Cabeza Mediana y que se mueven hacia las zonas de alimentación en arroyos, dehesas y pastos. Además, se identifican varias áreas de interés faunístico para anfibios, situadas todas ellas entre la intersección de acceso al polígono industrial de Alpedrete y la glorieta actual de acceso a Collado Mediano. Por todo ello, el promotor considera importante que la nueva infraestructura sea permeable al tránsito de la fauna vertebrada terrestre.

El tramo de la carretera M-601 objeto del proyecto discurre por la Zona Especial de Conservación (ZEC) “Cuenca del río Manzanares”, en una longitud de 3.528 m, comprendida entre un punto situado al norte de la glorieta del tanatorio y la glorieta actual de Collado Mediano (P.K. 2+172 y P.K. 5+700). En esa misma longitud, la carretera hace límite entre los Montes de Utilidad Pública Nº 27 “Dehesa Boyal” y Nº 26 “Cañal, Ladera y Entretérminos”, en Alpedrete, y Nº 35 “Monte Redondo”, en Collado Mediano. A su vez, discurre por terrenos de Monte Preservado en una longitud de unos 410 m. En el EslA se identifica la presencia de los siguientes hábitats de interés comunitario: nº 91B0 “Fresnedas termófilas de *Fraxinus angustifolia*”, nº 6310 “Dehesas perennifolias de *Quercus* spp.” y 6220 “Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*” (hábitat prioritario).

Figura ambiental (Superficie afectada m <sup>2</sup> )	Alternativas		
	1	2	3
ZEC	64.060,66	66.944,10	66.924,82
Monte Preservado	7.194,39	9.604,77	4.507,92
MUP 26	38.771,39	31.042,92	17.142,30
MUP 27	13.343,94	29.639,07	10.470,32
MUP 35	5.711,01	6.730,52	3.458,93
Hábitat de interés comunitario	1.390,80	2.368,89	626,03
Zona de Transición PORN	80.027,46	55.781,25	49.362,02
Terreno forestal	125.263,88	134.236,67	82.739,00
Vía pecuaria	35.666,26	52.204,70	48.693,51



El marco general del paisaje, en el ámbito estudiado, pertenece en la denominada Hoya de Villalba, que se caracteriza por la presencia de piedemontes, navas, laderas y rampas, y pastos, mezclas de pastos y frondosas, encinares abiertos, fresnedas, matorrales acidófilos, pinares de pino resinero y zonas urbanas. En el EsIA se diferencian las siguientes unidades de paisaje: Prados y dehesas claras, con calidad y fragilidad visual baja, matorrales, con calidad visual media y fragilidad visual alta, bosques de encina, con calidad y fragilidad visual alta, fresnedas, con calidad visual alta y fragilidad visual media, pinares, con calidad visual media y fragilidad visual muy alta, y paisaje urbano.

En el ámbito estudiado se encuentran las siguientes vías pecuarias:

- Collado Villalba: Cañada Real Segoviana, colada de Piedrahita, Vereda de Ontanillas, colada de Alpedrete y cañada de Alpedrete
- Alpedrete: vereda de Puerta Abajo, cordel de la Puerta Abajo a Moralarzaral, Vereda de la Puerta Abajo a los Charcones y colada del Cañal.
- Collado Mediano: vereda de las Cercas de Reajo y Estevillas y vereda de la Venta de la Salinera

Según lo indicado en el EsIA, no se producirá afección directa sobre el patrimonio histórico-artístico de los municipios afectados.

El Planeamiento Urbanístico vigente en el término municipal de Collado Villalba se regula en el Plan General de Ordenación Urbana de 2003, en el término municipal de Alpedrete está regulado por las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal en vigor desde 1994, y en el término municipal de Collado Mediano por las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal en vigor desde 2002. El trazado seleccionado discurre por suelos clasificados como Suelo Urbano, Suelo Urbanizable, Suelo No Urbanizable Común y Suelo No Urbanizable protegido por su interés forestal o paisajístico, o por ser Monte Preservado.

Seguidamente, se identifican y valoran los impactos más significativos causados por el proyecto sobre el medio. Para la valoración de los impactos identificados, primero se caracterizan éstos de manera cualitativa, a partir de una serie de atributos descriptivos, clasificándolos en compatibles, moderados, severos y críticos. El análisis se realiza para las tres alternativas planteadas, definiendo un índice de afección global sobre el medio para cada una de ellas, denominado Valor de Importancia.

El análisis realizado tiene como resultado que, aun siendo las diferencias poco significativas, la alternativa 3 presenta un impacto global sobre el medio inferior a las otras dos alternativas, siendo la alternativa 2 la de mayor impacto, fundamentalmente debido a la menor afección sobre la vegetación, los hábitats faunísticos y el paisaje.

El EsIA incluye una serie de medidas preventivas, protectoras, correctoras y compensatorias, entre las que se incluyen las siguientes:

- Medidas para la protección del topillo de Cabrera: Recreación de las condiciones del hábitat en lugares fuera del ámbito de las obras y vallado de la zona correspondiente a una de las colonias al objeto de crear una micro reserva.
- Instalación de ecoductos para fauna silvestre e instalación de pantallas verdes en la zona de encinares que se localiza en gran parte en Alpedrete, a ambos márgenes de la carretera M-601 y en la zona de los pinares en Collado Mediano.
- Instalación de placas electrificadas sobre el pavimento en los puntos de intersección de la carretera con otros viarios, evitando así la entrada de animales a la vía principal. Se propone en el acceso al punto limpio (Se propone además la ejecución de un marco de dimensiones 3 m x 2 m que se adaptará como paso de fauna) y en la conexión de la carretera M-601 con la Calle de la Puerta de Abajo (en el PK 1+050 se ha proyectado además un paso inferior de dimensiones 5m x 5 m que da continuidad a la vía pecuaria), en el acceso a una finca situada en el tramo 2 (P.K. 2+000) y en la conexión con la carretera M-863 (contigua al



enlace se proyecta un paso inferior para dar continuidad a la vía pecuaria Vereda de las Cercas del Rehojo y Estevillas que se podrá emplear como paso de fauna).

- Acondicionamiento de accesos y pasos de fauna para que queden integrados en el entorno y dirijan a los animales hacia las entradas. Plantación y refugio de fauna en la superficie de los pasos. Cerramientos para orientar el paso de la fauna.
- Adecuación de las obras de drenaje. En los puntos de salidas de agua se sustituirán las bases de hormigón previstas como refuerzo de las obras por encachados de piedra.
- Desmantelamiento de tramos de carretera en desuso y restauración del entorno.
- Reposición de las vías pecuarias afectadas.
- Instalación de pantallas acústicas en los siguientes tramos:
  - 520 m en el margen izquierdo para proteger la zona del parque periurbano.
  - 170 m a partir de la glorieta del tanatorio, la zona donde se ubica éste.
  - 310 m de la margen izquierda, para proteger la urbanización Valdencina.
  - 500 m al final del tramo 2, para proteger las urbanizaciones de la margen izquierda.
- Medidas compensatorias:
  - Recuperación de los terrenos de los Montes de Utilidad Pública Nº 26 y Nº 27 ocupados por antiguas canteras, en una superficie no inferior al doble de la que se vea afectada de la ZEC. Se propone recuperar esos terrenos mediante el relleno de los huecos antiguos con materiales de desecho (piedras de granito) que existen actualmente dentro del monte nº 26, extendido de tierra vegetal y plantación con especies autóctonas.
  - Cerramiento mediante vallado con carteles informativos de las canteras que se pretenda dejar abiertas, por la existencia de fauna de interés.
  - Soterramiento de las líneas de alta tensión que atraviesan los Montes de Utilidad Pública Nº 26 y Nº 27.
  - Reforestación de una superficie no inferior al cuádruple de la afectada de Montes Preservados.

En el programa de vigilancia ambiental se enumeran los controles a realizar en las fases de construcción y explotación, especificando en cada caso su objetivo, actuaciones, lugares de inspección, parámetros de control y umbrales, periodicidad de la inspección y las medidas de prevención y corrección. Asimismo, se señalan los informes a emitir dentro del Programa de Vigilancia Ambiental. Posteriormente se adjunta el documento de síntesis.

Finalmente se incluyen los siguientes apéndices: planos, sugerencias recibidas, inicio del procedimiento de evaluación ambiental e inventario de arbolado.



## ANEXO III.- ALEGACIONES E INFORMES SECTORIALES

En el periodo de información pública se han recibido informes sectoriales al EsIA del proyecto denominado “Duplicación de las carreteras M-225 y M-300. Tramo: Loeches al P.K. 20+500 de la carretera M-300” de los siguientes organismos y personas afectadas: Dirección General de Patrimonio Cultural, Canal de Isabel II S.A, Confederación Hidrográfica del Tajo, Ayuntamiento de Collado Mediano, Ayuntamiento de Alpedrete, Ayuntamiento de Collado Villalba, Área de Calidad Atmosférica, Comisión de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio en la Asamblea de Madrid, Grupo Municipal Izquierda Unida-Los Verdes de Alpedrete, Georgina Álvarez Jiménez, Joaquín Puch Rubio y Susana Troitiño Pulido.

Para facilitar la comprensión de esta fase, se ha subdividido en varias etapas:

### **Fase 1: Alegaciones durante la fase de información pública.**

#### **Dirección General de Patrimonio Histórico (13 de agosto de 2014)**

Indica que el EsIA sometido a información pública hace referencia al estudio arqueopaleontológico llevado a cabo y a la Resolución de 30 de septiembre de 2008 que informaba favorablemente la Memoria-Resumen, pero sin incluir las prescripciones de carácter arqueológico y paleontológico recogidas en dicha Resolución. Así señala que el informe favorable al proyecto de esta Dirección General estará condicionado al cumplimiento de las referidas.

El promotor indica que en su Resolución de fecha 30 de septiembre de 2008, la Dirección General de Patrimonio Histórico informó favorablemente el “Proyecto de duplicación de la carretera M-601, Tramo: A-6 (Collado Villalba) a la M-623” con las prescripciones siguientes:

- Deberá llevarse a cabo el control arqueológico y paleontológico de todos los movimientos de tierra.
- Se llevará a cabo un desbroce controlado de las zonas de trazado que pueden afectar a yacimientos incluidos en el Catálogo de Yacimientos Arqueológicos de la Comunidad de Madrid, con los siguientes límites: Entre los p.k 4+000 y 4+700
- Se documentarán las estructuras localizadas en prospección en los p.k. 2+200, 2+700, 4+450 y 5+450.
- Desde el punto de vista paleontológico, se obtendrán muestras selectivas de 500 kg en aquellos puntos de la traza en los que se localicen facies de alto potencial para albergar restos fósiles.

Por ello señala que el proyecto de construcción incorporará las prescripciones de la Dirección General de Patrimonio Histórico y contendrá las partidas presupuestarias necesarias para el correcto desarrollo del trabajo de campo y sus correspondientes informes.

#### **Canal de Isabel II (22 de agosto de 2014)**

Informa que para coordinar las afecciones a las infraestructuras hidráulicas de abastecimiento y saneamiento existentes y realizar las adecuaciones a la normativa de las infraestructuras que se pudiesen ver afectadas por las obras, el promotor deberá ponerse en contacto con la Subdirección de Conservación de Infraestructuras Zona Oeste del Canal de Isabel II a fin de definir los trabajos y actuaciones a realizar.

Incluye un listado de las infraestructuras de abastecimiento y saneamiento potencialmente afectadas, señalando que las afecciones producidas deberán resolverse observando los condicionantes técnicos establecidos en las Normas del Canal de Isabel II, requiriendo en todo caso autorización por parte de este organismo.



El promotor indica que el proyecto constructivo contemplará en la definición detallada del trazado, la red de abastecimiento y saneamiento remitida por el canal de Isabel II con el fin de evitar, si es posible, la afección o de establecer medidas para su reposición, contactándose con la Subdirección de Conservación de Infraestructuras Zona Oeste del Canal de Isabel II para consensuar la solución adoptada en el proyecto de construcción.

#### **Confederación Hidrográfica del Tajo** (18 de agosto de 2014)

Establece una serie de condiciones necesarias para una mayor protección del medio ambiente en relación con las características de las obras de fábrica, cruces de cauces, parque de maquinaria, restauración paisajística de cauces, etc. Hace referencia además a consideraciones normativas de carácter general, respecto a las autorizaciones necesarias en lo referente a vertidos, captaciones o actuaciones a realizar en zonas de servidumbre y policía de cauce.

El promotor indica que en el proyecto constructivo se tendrán en cuenta dichas consideraciones además de contar con el correspondiente estudio hidrogeológico.

#### **Ayuntamiento de Collado Mediano** (26 de agosto de 2014)

Realiza una serie de alegaciones respecto a los accesos a la urbanización Parque Collado solicitando que se replanteen en el proyecto constructivo los enlaces entre las carreteras M-601 y M-623 de manera que se satisfagan los accesos desde el núcleo urbano de Collado mediano a la Urbanización parque Collado, así como la salida de la misma hacia los diferentes destinos posibles.

El promotor responde que las soluciones adoptadas responden a la intensidad de tráfico que circula por la carretera M-623. No obstante, señala que en el proyecto constructivo se podrán plantear diferentes soluciones a las inicialmente previstas en el Estudio Informativo.

#### **Ayuntamiento de Alpedrete** (2 de septiembre de 2014)

Indica que no se ha recogido en el proyecto la necesidad de que se incluya un paso elevado o subterráneo que permita a los peatones cruzar la M-601 a la altura de la rotonda del Lobo Cojo, mejorando la seguridad vial a la hora de cruzar la carretera para acceder al tanatorio y al hospital de Collado Villalba.

El promotor indica que se ha habilitado recientemente un paso de ganado en la confluencia de las carreteras M-608 y M-601. Además en el P.K 0,5 de la carretera M-601 está prevista la instalación de una pasarela peatonal que conecte la calle de Las Águedas con el parque situado al otro lado de la carretera. Durante la redacción del proyecto constructivo se estudiará la posibilidad de instalar un paso elevado o subterráneo en las inmediaciones de la rotonda del Lobo Cojo para mejorar la permeabilidad y seguridad.

#### **Ayuntamiento de Collado Villalba** (9 de septiembre de 2014)

Respecto a la estación de servicio a reponer, considera que es necesario la eliminación de la misma y la descontaminación de la ubicación actual, al entender que el retranqueo planteado es incompatible con la calificación urbanística del espacio municipal, existiendo a escasos metros otra estación de servicio accesible y de mayores dimensiones.

Establece una serie de consideraciones respecto al desarrollo de la infraestructura en ese término municipal:

- En relación con el muro de contención de tierras, se propone que sea similar al mencionado en el tramo A de la alternativa 1, es decir ecológico y si es posible con plantaciones vegetales que mitiguen el impacto visual de la infraestructura.
- Se propone que la mediana de 1 m se encuentre ajardinada para generar un mejor efecto visual en la zona de acceso al municipio. Se recomienda la inclusión de especies que puedan servir de barrera para ambos sentidos de la circulación.



- En consonancia con la normativa municipal y la ley 8/2005, de protección y Fomento del Arbolado Urbano, se propone que se realice una compensación arbórea como consecuencia de la eliminación de las masas arbóreas afectadas, en la zona del carril bici de la Dehesa. Con esta medida se evitaría el impacto paisajístico y se facilitaría la fijación de CO<sub>2</sub> en la zona. Este arbolado se podría computar como compensación de arbolado necesaria por eliminación de la masa arbórea afectada por el proyecto. La especie propuesta es *Fraxinus angustifolia* al ser la más abundante en la zona, con perímetros de tronco no inferiores a 14 cm y sistema de riego para asegurar su supervivencia.
- Debe procederse a la reposición del carril bici y del camino afectado por las obras de la plataforma adecuando su trazado de forma que se mantenga el actual itinerario perimetral a la Dehesa Boyal desarrollando una sección con las mismas tipologías y acabados que los existentes,
- La ampliación de la estructura del arroyo de la Poveda debe incluir los trabajos de acondicionamiento inferior del cauce del arroyo en ambos márgenes de la carretera y en especial debe acondicionarse la embocadura del arroyo. Considera que debe redactarse un proyecto de recuperación integral de la zona, contando con la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo
- En una zona de la Dehesa Boyal afectada por el proyecto localizada entre los PK 0+745 y 0+780 (tramo A) en época de lluvias se suele generar un embalsamiento de aguas que deberá ser evacuado de la zona.
- Se debería gestionar lograr una solución de continuidad para el tránsito de ganado en la zona de la rotonda junto al hotel (tramo C) de manera que se elimine la limitación física mediante bionda que existe y se logre el tránsito de los animales desde las parcelas que se encuentran junto al Monte de El Andaluz hacia la zona de la Dehesa Boyal con el objeto de aprovechar el pasto de la misma y teniendo en cuenta la calificación de vía pecuaria de la zona.
- Dado el carácter urbano de los terrenos en ambos márgenes de la carretera y considerando el importante uso recreativo de la zona, la ejecución de las obras debe contemplar un vallado o cerramiento de seguridad en todo su recorrido municipal.
- Debe incorporarse un paso peatonal a distinto nivel en los puntos adecuados para la conexión del recinto ferial con la zona del complejo deportivo municipal o en su defecto los elementos de urbanización necesarios para generar un itinerario adaptado a través de la rotonda existente en el cruce del Aparque de Bombero y Recinto Ferial.
- Se deberá incluir en el proyecto de construcción la completa reposición de todos los elementos afectados en la construcción municipal "Piscina de verano" tanto en los elementos y equipamientos de dicha instalación como en el margen de dicho recinto que actualmente se encuentra adaptado como parte del circuito peatonal de la Dehesa Boyal.

El promotor responde que todas estas alegaciones serán tenidas en cuenta en la redacción del proyecto constructivo.

#### **Área de Calidad Atmosférica** (10 de septiembre de 2014)

Establece una serie de medidas con objeto de minimizar los impactos ambientales producidos por ruido y contaminación atmosférica, principalmente dirigidas a reducir la emisión de polvo y partículas en suspensión tales como, instalación de cortinas cortavientos, riegos periódicos, cubrimiento de materiales, carenado de maquinaria, etc. Considera asimismo analizar las emisiones y ruidos generados por los motores y la maquinaria para en su caso tomar las medidas adicionales que se consideren necesarias tales como pantallas acústicas, sobre todo en zonas especialmente vulnerables como áreas urbanizadas y/o de especial protección.



Por otra parte, recuerda que las plantas de fabricación de hormigón o de tratamiento de áridos, se encuentran incluidas en el Catálogo de Actividades Potencialmente Contaminadoras de la Atmósfera recogidas en el Anexo I del Real Decreto 100/2011, de 28 de enero, e incluidas en los grupos B o C según el caso, por lo que en caso de ser necesaria su instalación deberán ser objeto de autorización administrativa o comunicación.

### **Comisión de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Asamblea de Madrid y Grupo Municipal Izquierda Unida Los Verdes (27 y 28 de agosto de 2014)**

Ambos alegantes indican que el Estudio de Impacto tiene grandes carencias al no haberse valorado en primer lugar, la alternativa 0 y no haberse tenido en cuenta la existencia en el ámbito de la carretera de poblaciones de *Ceratonía siliqua* que podría constituir una población excepcional en caso de ser autóctonas por lo que debe estudiarse concienzudamente y parar, entre tanto, cautelarmente el proyecto. Igualmente, considera que se ven afectados un importante número de ejemplares de encina y de enebros y que no se han tenido en cuenta especies protegidas por las Directivas Aves y Hábitats y el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas.

Señala que el proyecto (ampliación de la capacidad), no viene justificado por la intensidad del tráfico y supone en la práctica el desdoblamiento de la carretera a través de espacios de alto valor ecológico, y que el acceso al Parque Nacional a través de una autovía es contradictorio con el espíritu del Plan Director de la Red de Parques Nacionales.

El promotor indica que el estudio Informativo contiene un análisis en el que se realiza una comparativa de las tres alternativas planteadas con respecto a la situación actual. Señala que el trazado se ha diseñado intentando minimizar la afección a especies vegetales existentes y que en el proyecto constructivo se actualizará el inventario de arbolado y se definirá con mayor precisión el trazado para minimizar afecciones, indicando no obstante que se llevarán a cabo las compensaciones que marca la normativa. En cuanto a las especies inventariadas señala que se han tenido en cuenta los inventarios nacionales y regionales.

Respecto a la justificación del proyecto, indica que responde a las necesidades detectadas en el estudio de tráfico realizado, que la duplicación de la vía en determinadas zonas (urbanas) obedece a razones de capacidad de la carretera y que las modificaciones se plantean para mejorar las condiciones de circulación y seguridad vial.

### **Georgina Álvarez Jiménez (2 de septiembre de 2014)**

Formula una serie de alegaciones en relación con la necesidad del proyecto y su justificación, así como sobre el contenido del Estudio de Impacto Ambiental indicando que el proyecto supone un importante impacto ambiental (afección a especies catalogadas, vías pecuarias, montes, espacios protegidos, Red Natura 2000), culturales y paisajísticos, cuya necesidad no queda justificada. Por otra parte, señala que el proyecto no contempla alternativas que anulen o minimicen al máximo los impactos ambientales como podría ser un trazado subterráneo, no analiza los procesos ecológicos del territorio que garantizan su buen funcionamiento y no propone medidas correctoras acordes sobre todo en lo relativo a pasos de fauna y medidas compensatorias.

El promotor responde que la ampliación de la carretera conlleva una serie de afecciones que se han intentado minimizar al máximo y en caso contrario se han propuesto medidas correctoras y compensatorias según establece la normativa. Igualmente indica que, para la redacción del Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental, se han tenido en cuenta todas las recomendaciones que los diferentes organismos afectados han efectuado para minimizar, corregir o compensar los impactos. En cuanto a las alternativas presentadas señala que para plantear la remodelación de una carretera existente es fundamental la rentabilidad de las obras, y un trazado subterráneo implica unos costes que haría inviable la actuación además de suponer una afección ambiental muy elevada durante la fase de ejecución. Señala asimismo que, al tratarse de una carretera existente, el efecto barrera ya existe.





Por último, respecto a las medidas correctoras propuestas, responde que el estudio prevé medidas al nivel de la fase en la que se encuentra el proyecto y que el posterior proyecto constructivo, con las condiciones impuestas por la Declaración de Impacto Ambiental detallará las medidas y las adaptará en caso de ser necesario.

**Joaquín Puch Rubio** (30 de agosto de 2014)

Hace referencia a los aspectos ambientales a los que afecta el desdoblamiento tales como: zonas forestales y húmedas de alto valor ambiental, Montes de Utilidad Pública, Monte Preservado, especies protegidas, antiguas canteras de granito renaturalizadas que albergan interesantes poblaciones de anfibios. Además, considera que divide en dos un espacio de la Red Natura 2000, señalando que requeriría la emisión de un certificado de no afección a la Red Natura 2000.

Por otra parte, indica que el Estudio de Impacto Ambiental no contempla la alternativa 0, no presenta una programación temporal de las obras, ni balance de materia y energía, no evalúa el impacto sobre el paisaje de nuevas fuentes de luz o brillo, no tiene en cuenta la compatibilidad con otros planes y programas y no valora adecuadamente los daños ambientales además de no contemplar otras alternativas que causen menos impacto tales como ensanche de arcenes, mejora de intersecciones o la mejora del transporte público.

El promotor responde que la alternativa 0 no es viable para la consecución del objetivo perseguido que es el aumento de la capacidad de la carretera debido al aumento del volumen de tráfico y mejorar la seguridad vial, no obstante, en el Estudio Informativo se realiza una comparativa de las tres alternativas respecto a la situación actual.

Señala que el Estudio de Impacto Ambiental incluye una estimación de emisiones, vertidos y residuos, habiéndose previsto medidas para paliar dichos efectos y sus correspondientes medidas, serán cuantificados y definidas con mayor precisión en el proyecto constructivo.

Respecto a la justificación del proyecto señala que, de acuerdo con el estudio de tráfico realizado, existen dos tramos diferenciados, por un lado el tramo urbano entre la A-6 y la glorieta del tanatorio donde es necesaria la duplicación de la calzada y por otro lado el resto del tramo donde se plantea un carril adicional de subida que mejora la seguridad vial.

**Susana Troitiño Pulido** (3 de septiembre de 2014)

Expone, como residente en el barrio de los valles en Collado Villalba, que el proyecto reforzará el efecto barrera entre dicho barrio y el entorno urbano de Collado Villalba de forma que la carretera limitará la ya difícil conexión existente (paso inferior de escasas dimensiones en la calle Anastasio Nieto en un estado de conservación deficiente y que únicamente se amplía para dar cabida a los nuevos viales proyectados). Considera que con el proyecto no se potencia la movilidad sostenible que ha de ser una de las prioridades de las administraciones.

En cuanto a la glorieta de Collado Villalba, en la que se plantea la reposición de la Cañada Real Segoviana, indica que no se contempla la conexión de esta vía un lado y a otro de la M-601, resultado necesario proyectar algún tipo de paso en este punto puesto que los vecinos atraviesan esta zona de forma habitual por ser la zona más próxima para acceder a los servicios públicos (ayuntamiento, polideportivo, etc).

Indica que el Estudio de Impacto Ambiental no hace referencia alguna a la presión sobre el Parque público "Pinar de las Eras" y la dehesa municipal, de gran uso público para los vecinos.

El promotor responde que la mejora de la infraestructura proyectada no supone un empeoramiento de las condiciones de peatones y ciclistas y que las actuaciones de mejora en la permeabilidad de los barrios del municipio y los problemas de movilidad sostenible se salen del ámbito de actuación del proyecto, correspondiendo al término municipal mejorar las conexiones.



No obstante señala que la Dirección General de Carreteras tiene proyectada una pasarela peatonal en el p.k. de la carretera M-601 en Collado Villalba que conecta la calle de las Águedas con el parque situado al otro lado de la M-601. Por otro lado, en la glorieta de Collado Villalba se ha previsto la reposición del camino por encima del paso inferior por el extremo norte de la glorieta, definiéndose en el proyecto constructivo la señalización del cruce. Por último indica que se han tenido en cuenta las afecciones causadas por el desdoblamiento de la vía y contemplado medidas compensatorias que podrán ser ampliadas en la Declaración de Impacto Ambiental.

Además, mediante escrito de referencia en el Registro Nº 10/006388.9/15 de fecha de entrada en el Área de Evaluación Ambiental 14 de enero de 2015 se recibieron informes sectoriales de los siguientes organismos: Área de Conservación de Montes, Área de Conservación de Flora y Fauna, Unidad de Parques Regionales de la Comunidad de Madrid y Área de Vías Pecuarias

Los organismos anteriormente mencionados emiten los correspondientes informes al contenido del EsIA. A la vista del contenido de tales informes, con fecha 27 de febrero de 2015 y escrito de referencia en el Registro Nº 10/014528.2/15 se dio traslado de los mismos a la Dirección General de Carreteras, a fin de que aportase la información complementaria solicitada y, en su caso, las apreciaciones, documentos y justificantes procedentes.

Mediante escritos de fecha 16 de junio y 6 de julio de 2015 y referencia de entrada en el Registro General de esta Consejería Nº 06/151264.9/15 y Nº 06/163093.9/15, la Dirección General de Carreteras remite los documentos: “Documento de adecuación a la información pública del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto “Ampliación de la capacidad y mejora de la seguridad vial de la carretera M-601. Tramo: A-6 a M-623”” e “Inventario de poblaciones de iberón, *Iberomys cabreræ*, en el tramo A-6 a M-623 de la carretera M-601. Medidas a aplicar en las obras de ampliación para minimizar las afecciones a esta especie amenazada”, respectivamente.

El mencionado “Documento de adecuación a la información pública del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto “Ampliación de la capacidad y mejora de la seguridad vial de la carretera M-601. Tramo: A-6 a M-623”” responde a las apreciaciones efectuadas en los distintos informes. A continuación se reproducen el contenido de los informes remitidos, así como de las apreciaciones del promotor.

#### Área de Vías Pecuarias (31 de julio de 2014)

Señala que el proyecto afecta al dominio público pecuario, y en concreto en las vías pecuarias Cañada Real Segoviana, Cañada de Alpedrete, Cordel de Puerta Abajo a Moralzarzal, Vereda de Puerta Abajo a los Charcones, Colada del Cañal y Vereda de las Cercas de Rehojo y Estevillas.

Al respecto, esa Área considera que las actuaciones previstas en el EsIA (pasos subterráneos en la Cañada Real Segoviana, en el Cordel de Puerta Abajo a Moralzarzal y en la Vereda de las Cercas de Rejojo y Estevillas) son vitales para asegurar la continuidad de las vías pecuarias. Sin embargo, expone que no corrigen la intrusión del viario en el dominio público pecuario de la Cañada Real Segoviana. Al respecto, señala que se deberán incluir en el proyecto los terrenos cuya posible afectación servirán para restituir el dominio público pecuario que soporta el tráfico rodado.

El promotor, detalla la superficie necesaria para compensar la ocupación del dominio público pecuario y el presupuesto asignado para su expropiación:

	Superficie de afección (m <sup>2</sup> )	Presupuesto (€)
Alternativa 1	35.666,26	1.286.125,34
Alternativa 2	52.204,70	1.882.501,48
Alternativa 3	48.693,51	1.755.887,97



## Parques Regionales de la Comunidad de Madrid (19 de septiembre de 2014)

Informa que el proyecto afecta a terrenos forestales, a Monte Preservado y Montes de Utilidad Pública, a hábitats naturales de interés comunitario y a vías pecuarias y que forma parte de la Red Natura 2000 y del ámbito del PORN de la Sierra de Guadarrama. Realiza las siguientes consideraciones y sugerencias:

- Adoptar como trazado óptimo entre la glorieta de Collado Villalba (P.K. 1+500) hasta poco antes de alcanzar la glorieta del Tanatorio (P.K. 1+300) el propuesto en las alternativas 1 y 2, al considerar que se reduce considerablemente la ocupación de terreno y minimizar así la afección sobre hábitats y Monte Preservado.

El promotor considera que con la disminución de carriles que se propone en las alternativas 1 y 2 frente a la alternativa 3 el tráfico se vería resentido de manera notable. Además, señala que no quedaría justificada la ejecución de un paso inferior al quedar reducido a un carril por sentido y que las vías de servicio son necesarias para dar servicio a todas las zonas en superficie. Por todo ello, el promotor considera justificada la alternativa 3.

- Añadir a los pasos de fauna la construcción de rampas para fauna a lo largo de todo el trazado y en ambos márgenes. El promotor indica que se prevén dispositivos de escape cada 300 m en el cerramiento de la carretera.
- Localización de emplazamientos para las instalaciones auxiliares y acopios de obra que estén fuera de figuras de protección o valores naturales de gran relevancia, como son los hábitats que ocupan las zonas propuestas en el EsIA. El promotor indica que la localización se determinará en el proyecto constructivo.
- Evitar la ubicación de plantas de fabricación de hormigón y tratamiento de áridos en áreas que ostenten alguna figura de protección o estén en régimen especial, debiéndose estar a lo que establezca el PORN especialmente en lo referente a la apertura de nuevas canteras o la reactivación de alguna en desuso o la restauración de canteras con material procedente de excavación.

El promotor indica que aplicará las medidas y las restricciones recogidas en el informe de esa Unidad y en el PORN, indicando que no se abrirán nuevas canteras ni se reactivarán las que se encuentren sin uso.

- Creación de pantallas naturales para ocultar los taludes verticales de la nueva carretera y las pantallas de protección acústicas. Al respecto, propone el uso de pantallas acústicas con elementos traslúcidos que sean fácilmente identificables por la avifauna como obstáculo, sin llegar a tener el impacto visual de los bloques de hormigón. A su vez, sugiere el uso de las especies que van a ser eliminadas para la creación del muro vegetal.

El promotor prevé la instalación de pantallas transparentes en su mitad superior con elementos traslúcidos fácilmente identificables por la avifauna. A su vez, ha previsto la creación de una pantalla vegetal para ocultar dichas pantallas, indicando que se utilizarán para ello preferentemente especies a trasplantar.

- Obtención de la licencia de corta requerida en el artículo 76 de la Ley 16/1995, de 4 de mayo, Forestal y de Protección de la Naturaleza de la Comunidad de Madrid.
- Corrección del error existente sobre la medida compensatoria por pérdida de terreno forestal, establecida en el artículo 43 de la citada Ley 16/1995, ya que se refiere a la disminución de suelo forestal, no de suelo declarado Monte Preservado o ZEC, como se indica en el EsIA. El promotor señala que ha modificado la superficie a reforestar, proponiendo el uso de fresno, encina, enebro de la miera y pino piñonero, con el número de pies por alternativa que se detalla a continuación:



Especie	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Fresno ( <i>Fraxinus angustifolia</i> )	678	1.282	947
Encina ( <i>Quercus ilex subsp. Ballota</i> )	3.713	3.798	2.370
Enebro de la miera ( <i>Juniperus oxycedrus</i> )	2.888	4.717	2.020
Pino piñonero ( <i>Pinus pinaster</i> )	4.635	4.270	2.784
<b>TOTAL</b>	<b>11.914</b>	<b>14.067</b>	<b>8.121</b>

#### Área de Conservación de Montes (12 de noviembre de 2014)

Informa que la actuación se encuentra en el espacio protegido Red Natura 2000 ZEC “Cuenca del río Manzanares” y en la Zona de Transición del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) de la Sierra de Guadarrama. Además, estima la superficie que será afectada sobre montes en régimen especial (montes de utilidad pública y montes preservados) y hábitats naturales de interés comunitario, tomando como información base los planos de la documentación aportada por el promotor. Así, esa Área estima las siguientes afecciones:

- 4,3 ha de Monte de Utilidad Pública (2,9 ha del monte nº 26 “Cañal Ladera y Entretérminos”, propiedad del Ayuntamiento de Alpedrete, 0,4 ha del monte nº 27 “Dehesa Boyal”, propiedad del Ayuntamiento de Alpedrete, y 1 ha del monte nº 35 “Monte Redondo”, propiedad del Ayuntamiento de Collado Mediano).
- 0,3 ha de Monte Preservado, situado en el municipio de Alpedrete.
- 1,17 ha de hábitats naturales de interés comunitario (1,15 ha de un fragmento con el prioritario 6220 y el 91B0, y 0,02 ha de un fragmento con los hábitats 4060, 6220, 8220 y 9340).

Por otra parte hace referencia a una serie de información que considera debería estar presente en el EsIA:

- Planos de afección al citado PORN de la Sierra de Guadarrama y los planos de afección a terreno forestal sin figuras de protección así como las superficies afectadas desglosadas relativas a la ZEC, a montes de utilidad pública, a montes preservados, al PORN y a terrenos forestales.

El promotor incluye cartografía con la afección prevista en cada alternativa sobre el citado PORN y los terrenos forestales, así como la superficie que será afectada.

FIGURA AMBIENTAL Superficie afectada (m <sup>2</sup> )	ALTERNATIVAS		
	1	2	3
ZEC	64.060,66	66.944,10	66.924,82
Monte Preservado	7.194,39	9.604,77	4.507,92
MUP nº 26	38.771,39	31.042,92	17.142,3
MUP nº 27	13.343,94	29.639,07	10.470,32
MUP nº 35	5.711,01	6.730,52	3.458,93
Hábitat natural de interés comunitario	1.390,8	2.368,89	626,03
Zona transición del PORN	80.027,46	55.781,25	49.362,02
Terreno forestal	125.263,88	134.236,67	82.739
Vía pecuaria	35.666,26	52.204,7	48.693,51

- Inventario de anfibios y reptiles en las canteras abandonadas con lámina de agua.
- Adecuada evaluación de las repercusiones del proyecto sobre el espacio Red Natura 2000, establecido en el artículo 45 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad.



El promotor señala que la evaluación de las repercusiones sobre la Red Natura 2000 se ha incluido en la tabla de superficies de afección a figuras ambientales, indicando que existe un efecto directo sobre el espacio ZEC “Cuenca del río Manzanares y sobre el hábitat no prioritario 6130 “Dehesas perennifolias de *Quercus* spp.”

Además, señala que se van a establecer medidas compensatorias para la fauna y flora, así como una reforestación de una superficie de terreno forestal cuádruple a la afectada. Las medidas compensatorias definidas por el promotor se detallan a continuación:

- Realizar limpieza de charcas.
  - Ejecutar nuevas charcas, que se definirán en la fase del proyecto de construcción.
  - Adecuar los accesos a los pasos de fauna con especies que potencien la presencia de lepidópteros catalogados
- Análisis del posible efecto que la ampliación de la infraestructura puede tener sobre la realización de nuevos desarrollos urbanísticos que, a su vez, pudieran generar nuevos impactos ambientales. El promotor responde señalando que es necesaria la actuación por los niveles de tráfico elevados que presenta la carretera M-601 en la actualidad, con gran intensidad entre el enlace de la A-6 y la glorieta de Alpedrete y puntas de tráfico los fines de semana hasta el enlace con la M-623.

Establece asimismo que se deben promover los correspondientes expedientes de prevalencia del interés del nuevo uso sobre la utilidad pública o el carácter protector de los montes de utilidad pública y preservados afectados. Al respecto, el promotor expone que se está promoviendo el Expediente de Prevalencia de acuerdo con lo establecido en el artículo 39.3 de la Ley 16/1995.

#### **Área de Conservación de Flora y Fauna (16 de diciembre de 2014)**

Informa de que no existen puntos de nidificación de aves emblemáticas, si bien considera que las formaciones adehesadas son área de campeo de las principales especies forestales. Destaca la presencia de especies de anfibios en humedales permanentes o estacionales en el arroyo de la Pobeda y en canteras existentes en los que pueden encontrarse especies como la ranita de San Antón (vulnerable) o el tritón ibérico (de interés especial). A su vez, indica que se trata de una zona adecuada para introducir galápagos europeos. Además, informa de que existen citas de presencia de murciélago orejudo meridional y de murciélago orejudo septentrional, ambas catalogadas como “vulnerables” y de dos colonias de topillo de Cabrera, así como de los lepidópteros *Zerynthia rumina*, *Euphydryas aurinia* y *Parnassus apollo*.

Teniendo en cuenta lo anterior y los posibles efectos que la actuación puede tener sobre la fauna, esa Área considera necesario que para desarrollarla se tengan en cuenta las siguientes medidas preventivas, integradoras y potenciadoras de las poblaciones de especies protegidas en la zona:

- Antes del inicio de la obra y durante todo el periodo que dure la misma, en los meses de abril a agosto, se deberá confirmar la presencia real de puntos de nidificación de especies de avifauna emblemática. En caso de ser detectada, se evaluará la posible afección y se considerarán soluciones alternativas, como la modificación del calendario de obras, el rescate de los individuos o la creación de puntos de nidificación alternativos en lugares adecuados y próximos. El promotor indica que así quedará reflejado en el proyecto constructivo.
- Teniendo en cuenta que la actuación afecta directamente a enclaves con anfibios y que puede afectar indirectamente a otros, compensar las pérdidas de esas zonas húmedas y asegurar la continuidad y comunicación de las poblaciones a ambos lados de la carretera, mediante la instalación de pasos de fauna multiespecie. Como ejemplos de medidas compensatorias menciona la extracción de competidores directos correspondientes a especies alóctonas (galápagos exóticos, cangrejo americano, etc.), el vallado de las



charcas, la ejecución de pequeñas obras que faciliten la entrada y salida de anfibios a las canteras o la adquisición de derechos de pesca en las zonas de aguas con explotación privada. Indica así mismo que no deben rellenarse o alterarse las canteras o charcas estacionales o permanentes en el entorno de la obra.

Además de las medidas señaladas por esa Área, el promotor propone la limpieza de charcas y la creación de nuevas charcas, así como la eliminación del relleno de canteras. Sobre el vallado, indica que se previsto uno específico para anfibios, que se muestra en el plano de medidas correctoras adjunto al documento de adaptación a la información pública.

- Respecto a los pasos de fauna
  - Considera adecuado el paso de fauna del paso inferior proyectado para dar continuidad a la Cañada Real Segoviana entre el P.K. 1 y el P.K. 2 actuales. En caso de no ejecutarse, propone que se lleve a cabo un paso de fauna específico para pequeños vertebrados.
  - Adaptación de los drenajes transversales con, al menos, una plataforma que permita el paso de vertebrados terrestres entre el P.K. 2 y el P.K. 3 actuales.
  - En la zona comprendida entre el p.k 3 y p.k 4, complemento de los drenajes transversales (adaptándose con al menos una plataforma que permita el paso de vertebrados terrestres) de la vía con pasos de fauna preparados para anfibios, facilitando la continuidad cada 100 m como máximo.
  - La zona entre el P.K. 4 y el enlace con la M-863, considerada como importante corredor de fauna, que comunica las dehesas de Alpedrete y Collado Mediano con el monte de Cabeza Mediana. En este tramo propone la construcción de, al menos, un paso de fauna para grandes mamíferos, la adaptación de los drenajes transversales tal y como se ha descrito en el párrafo anterior y la construcción de pasos inferiores para pequeños vertebrados, de manera que la distancia entre éstos y los drenajes adaptados no supere los 300 m.
  - Adaptación de los drenajes transversales con al menos una plataforma dentro de los mismos que permita el paso de vertebrados terrestres en el tramo comprendido entre el enlace con la M-863 y el enlace con la M-623.

El promotor señala que los pasos de fauna se muestran en la cartografía adjunta al documento de adaptación a la información pública. Además, indica que se han adaptado los drenajes transversales en los tramos indicados por el Área de Conservación de Flora y Fauna, transformando los circulares de 1,8 m de diámetro por marcos de 2x2 m con plataforma lateral. Igualmente, indica que el marco 3x2 m se adecúa con una plataforma lateral. Además, prevé la ejecución de dos pasos específicos para anfibios entre el P.K. 2 y el P.K. 3, al estar muy próximo a las charcas. En el tramo entre P.K. 3 y el P.K. 4, señala que se han colocado pasos específicos para anfibios cada 100 m. Además, señala que se han incluido las medidas solicitadas por esa Área en los dos tramos finales de la actuación.

- Vallado en todo el tramo de carretera objeto del proyecto, con barreras para anfibios o vallados guías de 0,4 m de altura mínima entre los P.K. 1 y 4. La embocadura del vallado al paso de fauna deberá impedir el paso de anfibios al interior del vallado. El vallado propuesto para todo el trazado tendrá que incorporar dispositivos de escape hacia el exterior de la carretera como rampas de tierra o portillos basculantes.

Según indica el promotor, el cerramiento de todo el trazado se prevé mediante valla cinética, habiéndose incluido dispositivos de escape cada 300 m. Además, ha añadido un apartado de mantenimiento de vallado en el programa de vigilancia ambiental. A su vez, indica haber tenido en cuenta las medidas propuestas por esa Área entre los P.K. 1 y 4 de la carretera.



- Diseño de drenajes que permita el escape de anfibios, reptiles o pequeños mamíferos que pudieran quedar atrapados en ellos, dotándolos de una pequeña pendiente. Incorporar zonas de decantación y otras estructuras para que se evite contaminar a las distintas zonas húmedas del entorno. El promotor indica haber añadido las medidas sobre drenajes y afección al medio hídrico solicitadas por esa Área.
- Medidas para la protección de la flora:
  - Considerar la reforestación con especies arbustivas, pues favorecen a aves de pequeño tamaño, anfibios y reptiles.
  - Para proteger a los lepidópteros catalogados, considerar la plantación con especies nutricias de los géneros *Teucrium*, *Plantago*, *Sedum*, *Sempervirens*, *Saxifraga*, *Bryophyllum* y *Aristolochia*, y en particular en las zonas de monte de utilidad pública cercanas.
  - Introducir árboles y arbustos de especies autóctonas de la zona.
  - No utilizar especies exóticas e invasoras, como son las acacias, recomendando que estas especies se sustituyan por árboles autóctonos de la zona.

Al respecto, el promotor señala haber previsto la plantación de las especies nutricias para lepidópteros en las zonas de drenaje trasversal y en los pasos de fauna específicos. A su vez, ha sustituido la reforestación de terrenos forestales con acacias por el uso de fresno (*Fraxinus angustifolia*), pino piñonero (*Pinus pinea*), encina (*Quercus ilex*) y enebro de la miera (*Juniperus oxycedrus*).

- Utilización de balsas de decantación o similares para evitar la afección sobre la calidad hídrica del entorno durante las obras.
- Control de los niveles de ruido y minimización de las emisiones de polvo (reducción de la velocidad de los vehículos de obra, cubrición de las cajas de los camiones, riegos en las superficies y caminos de acceso a la obra, etc.) durante las obras.
- En caso de detectar un número significativo de atropellos de vertebrados no previstos en el informe de esa Área, tomar medidas adicionales de protección para evitarlos.
- La introducción o traslocación de especies catalogadas estará sujeta a permisos y supervisión administrativa.
- Incluir en el EsIA y en el proyecto de obra un presupuesto con todas las medidas solicitadas por esa Área, que también considera necesario que las actuaciones ambientales se coordinen con ella.

El promotor señala haber incluido las medidas propuestas para la fase de ejecución y para la fase de explotación, e incluye el presupuesto de todas las medidas señaladas para cada alternativa.

En cuanto a las poblaciones de topillo de Cabrera, señala que el EsIA debe incluir la siguiente información:

- Inventario de sus poblaciones en la totalidad del recorrido, con el objeto de georreferenciar las realmente existentes y el hábitat potencial que pueda ser afectado. El inventario lo realizarán especialistas con experiencia acreditada en el estudio y manejo de la especie y se especificará la metodología y resultados de los muestreos en el EsIA.
- Reflejo y presupuesto en el EsIA de las medidas oportunas para evitar o minimizar las afecciones a estas poblaciones y otras que no estén afectadas, a consensuar con esa Área.

El promotor presenta el documento “Inventario de poblaciones de iberón, *Iberomys cabreræ*, en el tramo A-6 a M-623 de la carretera M-601. Medidas a aplicar en las obras de ampliación para minimizar las afecciones a esta especie amenazada”.



Finalmente, esa Área advierte que la documentación aportada parece no cumplir lo indicado en el artículo 16 de la Ley 21/2013, referido a la correcta identificación de los profesionales con titulación encargados de la redacción de la documentación ambiental. Al respecto, el promotor señala que el autor del EsIA es el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Enrique Fernández del Castaño.

## **Fase 2. Remisión de la documentación aportada por el promotor a los organismos afectados.**

A la vista de la información aportada en la documentación recibida con fecha 4 de agosto de 2015 (“Documento de adecuación a la información pública del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto “Ampliación de la capacidad y mejora de la seguridad vial de la carretera M-601. Tramo: A-6 a M-623”” e “Inventario de poblaciones de iberón, *Iberomys cabrae*, en el tramo A-6 a M-623 de la carretera M-601. Medidas a aplicar en las obras de ampliación para minimizar las afecciones a esta especie amenazada”), se dio traslado de dicha documentación al Servicio de Informes Técnicos Medioambientales para su valoración.

Con fecha 26 de febrero de 2016 se recibieron informes del Área de Conservación de Flora y Fauna (de fecha 9 de febrero de 2016), del Área de Conservación de Montes (de fecha 2 de septiembre de 2015) y de la Unidad de Parques Regionales (de fecha 16 de octubre de 2015). No resultando concluyentes, con fecha 24 de mayo de 2016 se solicitó informe complementario a ese Servicio de Informes Técnicos Medioambientales, recibíéndose con fecha 27 de marzo de 2019 informes del Área de Conservación de Montes (de fecha 18 de marzo de 2019) y de Parques Regionales de la Comunidad de Madrid (de fecha 22 de junio de 2016) en los que se efectúan una serie de apreciaciones y se solicita información adicional, además de indicar la necesidad de que el Área de Conservación de Flora y Fauna informe respecto a dicha documentación.

En consecuencia, con fecha 15 de abril de 2019 se dio traslado al promotor de los informes recibidos a fin de que aportase la documentación solicitada. Además, con la misma fecha se remitió nuevamente la documentación a ese Servicio de Informes Técnicos Medioambientales solicitando informe del Área de Conservación de Flora y Fauna.

Con fecha 27 de noviembre de 2019 la Dirección General de Carreteras remitió información complementaria en un nuevo documento denominado “Documento de “Adecuación al informe del área de evaluación ambiental de 15 de abril de 2019, del Estudio Informativo y Estudio de Impacto Ambiental de la Ampliación de la capacidad y mejora de la seguridad vial de la carretera M-601. Tramo A-6-M-623”, en respuesta a las apreciaciones efectuadas por el Área de Conservación de Montes (informe de 18 de marzo de 2019) relativa a la evaluación de las repercusiones del proyecto sobre la Red Natura 2000, actualización del inventario de poblaciones de iberón, afección a montes de utilidad pública y prevalencia del interés del nuevo uso sobre el de utilidad pública, así como a las efectuadas por la Unidad de Parques Regionales (de fecha 22 de junio de 2016), relativas a la propuesta de ecoductos para la fauna silvestre, pantallas verdes, placas electrificadas, acondicionamiento de pasos de fauna y rediseño de reposición de vías pecuarias, adecuación de obras de drenaje, desmantelamiento de tramos de carretera en desuso y restauración del entorno y propuesta de instalación de obras de fábrica y modificación de reposición de la vía pecuaria.

A continuación, se resumen aquellos aspectos de carácter ambiental puestos de manifiesto por el Área de Conservación de Montes y por Parques Regionales de la Comunidad de Madrid, así como las consideraciones a las mismas realizadas por el promotor:

### **Área de Conservación de Flora y Fauna (informe de 9 de febrero de 2016)**

Hace referencia a las especies catalogadas presentes en la zona entre los que se encuentra el Iberón del que consta la existencia de al menos dos colonias con actividad reciente en los puntos kilométricos 4 y 5, así como aves, anfibios, reptiles, otros mamíferos e insectos.





Indica los principales efectos sobre estas especies que tienen las infraestructuras lineales como son los cambios en la productividad o la composición florística, destrucción de poblaciones, pérdida de lugares de nidificación, riesgos de atropello, etc.

Valora las soluciones aportadas en el documento de adecuación indicando lo siguiente:

- Considera que debe incluirse en el programa de vigilancia ambiental que, en los meses de abril a agosto, se confirme la presencia real de puntos de nidificación de especies de avifauna emblemática. En caso de ser detectada, se evaluará la posible afección y se considerarán soluciones alternativas, como la modificación del calendario de obras, el rescate de los individuos o la creación de puntos de nidificación alternativos en lugares adecuados y próximos.
- En cuanto a las poblaciones de Iberón detectadas, considera necesario que además de las medidas propuestas por el promotor se avance en la conservación de la especie no sólo mediante el traslado de ejemplares entre poblaciones sino también creando hábitats favorables para la especie. Indica que es fundamental el acondicionamiento del entorno de la colonia (retirada de basuras y escombros, cierre al paso de vehículos de pistas secundarias que daban acceso a las antiguas canteras que han provocado la fragmentación de los herbazales naturales de la zona). Señala igualmente que las medidas ambientales referentes al Iberón no se han incluido en los presupuestos.

Así,

- Considera adecuado el traslado de ejemplares de la colonia MA-APD1 a la colonia MA-APD2.
- Respecto a la colonia MA-APD2 en la zona que no se vea afectada por la carretera, mejora del entorno y del hábitat del Iberón y vallado y señalización para evitar afecciones.
- Se debería presupuestar y crear un hábitat favorable cercano para compensar la pérdida total del hábitat de la población MA-APD1 y parcial de la MA-APD2.
- Considera correcta la reposición de la Cañada Real Segoviana mediante un paso inferior de nueva creación, la instalación de un vallado de anfibios para dirigirlos al paso inferior de la Cañada Real y al paso inferior del arroyo de la Poveda, los pasos específicos para anfibios para una longitud del paso de 25 m, adaptándose a las recomendaciones del MAGRAMA para pasos de fauna y vallados. Por otra parte, indica que se deben instalar elementos para evitar que los anfibios entren a la carretera por estos accesos y construir banquetas laterales en los pasos de fauna. Observa que no se incluyen en el presupuesto estos pasos.
- Indica que tanto en plano como en presupuesto se ha diseñado correctamente el vallado específico para anfibios, así como los drenajes para el escape de anfibios y las actuaciones para la protección de la flora, considerando necesaria la sustitución en el presupuesto de *Cupressus arizonica* por otra especie autóctona de la zona.
- Considera necesario que la DIA incluya como medida *“En caso de detectar un número significativo de atropellos de vertebrados no previstos en el informe de esa Área, tomar medidas adicionales de protección para evitarlos”* y que se incluya en el Plan de vigilancia ambiental la introducción o traslocación de ejemplares.

Indica que las propuestas del documento de adecuación responden globalmente de forma adecuada al informe de 16 de diciembre de 2014 siempre y cuando se modifiquen y consensuen los aspectos que se han indicado.

Finalmente añade una serie de condiciones a tener en cuenta:



- Una vez acabadas las obras ambientales que afectan a la flora y fauna protegida y antes de la recepción definitiva de la obra se requerirá la visita de personal del Área de Conservación de Flora y Fauna para comprobar la ejecución correcta de las obras que afectan a su ámbito de gestión realizándose si es preciso las correcciones oportunas.
- Con carácter general las obras de paso inferior expresamente construidas como pasos de fauna o adaptados deberán tener la menor longitud posible tendiendo a ser perpendiculares a la carretera.
- Todas las estructuras de drenaje transversal adaptadas al paso de fauna deben estar diseñadas de acuerdo al cálculo de caudales de las cuencas a las que dan servicio para que las banquetas laterales estén libres de agua la mayor parte del año.
- El programa de vigilancia ambiental debe establecer mecanismo para evitar que actuaciones no contempladas en el proyecto deterioren las zonas húmedas colindantes.

#### **Unidad de Parques Regionales de la Comunidad de Madrid (informe de 22 de junio de 2016)**

Considera que los principales impactos de la actuación son el paisajístico, la alteración y fragmentación de hábitats naturales de interés comunitario y el efecto barrera, agravado por la instalación de vallado perimetral. Al respecto, estima que los dos últimos serán los que conlleven mayor afección sobre la Red Natura 2000.

Si bien indica que las medidas propuestas por el promotor mitigarán los efectos ambientales citados, especialmente por la construcción de pasos de fauna, esa Unidad considera imprescindible el desarrollo de trabajos de integración de la infraestructura en su entorno y de la adaptación de ésta a las necesidades de la fauna silvestre que lo habita. Así, propone las siguientes mejoras a las medidas previstas en el EsIA:

- Ejecución de ecoductos en los tramos de la carretera con mayor afluencia de fauna silvestre y/o en los que hay presentes hábitats naturales de interés comunitario. Esa Unidad considera, además, que en el tramo comprendido entre los P.K. 4+700 y 5+700 resolvería gran parte del problema paisajístico debido a los muros de contención y a los desmontes de alguno de los pasos de fauna.

Al respecto, el promotor considera que los tramos donde es adecuada la ejecución de ecoductos son los correspondientes a los encinares existentes en el municipio de Alpedrete y a los pinares del municipio de Collado Mediano. A su vez, señala que, al no existir grandes desmontes en esos tramos, los ecoductos se deberán ejecutar en falso túnel, con una anchura mínima de 80 m.

- Creación de pantallas verdes que dejen ocultos a la vista los muros de contención y los taludes de cierta entidad, indicando que las especies arbóreas deben instalarse a cierta distancia del cerramiento, para evitar que algún animal alcance la vía principal.

El promotor señala que las pantallas se ejecutarán con especies que no sean de hoja caediza y que no se introducirán especies alóctonas.

- Instalación de placas electrificadas sobre el pavimento en los puntos de intersección con otros viarios, evitando así la entrada de los animales a la vía principal.

El promotor indica instalará las placas citadas por esa Unidad y en los lugares indicados por ella, utilizando para ello una malla metálica electrificada alimentada por paneles solares. Los puntos de intersección donde se propone su instalación son los situados en el acceso al punto limpio (P.K. 0+600 tramo 2), conexión con la calle de la Puerta de Abajo (P.K. 0+900 a 1+000 tramo 2), acceso a una finca en el P.K. 2+000 del tramo 2 y conexión con la carretera M-863.



- Medidas para pasos de fauna:
  - Acondicionamiento de los accesos y superficie de los pasos de fauna, para que queden integrados en el entorno y dirijan a los animales hacia las entradas.
  - Considerar los pasos superiores para restitución de vías pecuarias como pasos de fauna, actuando de la misma manera en las labores de adecuación de estos elementos.
  - En estos trabajos, primar la recuperación de los hábitats naturales de interés comunitario.

El promotor señala que se realizará el acondicionamiento de los accesos y superficie a los pasos de fauna, con plantaciones con arbustos en sus proximidades, en el exterior del vallado perimetral y en las franjas oblicuas o perpendiculares a la infraestructura.

- Medidas relacionadas con las Vías Pecuarias.
  - Estudiar la posibilidad de rediseñar las reposiciones de las vías pecuarias previstas entorno a los PK. 1+050 y 3+835 del tramo 2, para que su trazado no dirija a la fauna que pueda hacer uso de estos pasos a la zona de carretera y sí hacia campo abierto.
  - Modificar la orientación y ubicación de la pasarela de la vía pecuaria Cordel de la Puerta Abajo a Moralzarzal de forma que no dirija a la fauna hacia la calzada de la Calle de Puerta de abajo.
  - En la vía pecuaria Vereda de las Cercas de Rehojo y Estevillas, ejecutar un paso inferior bajo la carretera M-601 y otro a continuación bajo el nuevo vial propuesta que conecta la urbanización Montecollado con la carretera M-853.

Respecto a las vías pecuarias, el promotor señala que propondrá un nuevo diseño que recoja los aspectos señalados por esa Unidad, indicando que será informada de esa modificación el Área de Vías Pecuarias.

- Sustituir las bases de hormigón previstas en los puntos de salida de agua por encachados de piedra. El promotor indica que además, se habilitarán obstáculos en las entradas, generados por escalones, socavaciones y otros elementos.
- Desmantelamiento de los tramos de carretera que quedarán en desuso y restauración del entorno a su estado original, favoreciendo la recuperación de los hábitats naturales de interés comunitario. El promotor señala que esta medida será ejecutada en las siguientes zonas pavimentadas que quedarán en desuso: Tramo 1. P.K. 0+000, Tramo 1. P.K. 0+400, Tramo 2. P.K. 0+120, Tramo 2. P.K. 0+600, Tramo 2. P.K. 2+500, Tramo 2. P.K. 3+800, Tramo 2. P.K. 4+100 y Tramo 2. P.K. 5+900.
- Por su interés como corredor ecológico, instalar una obra de fábrica en el P.K. aproximado 1+125 del tramo1, así como adecuar como paso inferior multifuncional el paso correspondiente al arroyo de La Poveda, con diseño que permita su accesibilidad en periodos de máximo caudal. El promotor indica que el paso inferior del arroyo se ejecutará una nueva obra de drenaje que permita el flujo de agua y además disponga de instalaciones adicionales para el paso de animales, con dimensiones mínimas de 6x5 m y con franjas laterales secas para el paso de animales con mínimo 1 m de a cada lado y 1,5 m de altura.
- En esta misma zona del arroyo de La Poveda, modificar parcialmente el trazado previsto como reposición de la vía pecuaria, con el fin de que la rampa de la margen izquierda dirija la fauna hacia campo abierto y no hacia la zona urbanizada. Al respecto, el promotor prevé reponer la vía pecuaria Cañada Real Segoviana modificando parcialmente el trazado previsto, de manera que la rampa del margen oeste dirija la fauna a campo abierto y no hacia la zona urbanizada.



## Área de Conservación de Montes (informe de 18 de marzo de 2019)

Señala que en el documento remitido no se ha realizado la evaluación de las repercusiones en el espacio Red Natura 2000, indicando que es obligado hacer de acuerdo con lo establecido en el art. 46 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Al respecto, y en base a lo expuesto en las *Directrices para la elaboración de la documentación ambiental necesaria para la evaluación de impacto ambiental de proyectos con potencial afección a la Red Natura 2000* del entonces Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, esa Área señala el contenido que debe tener la evaluación citada, a saber: identificación, análisis y valoración de impactos, medidas preventivas, correctoras y compensatorias, y una conclusión de dicha evaluación en la que se determinen los impactos residuales significativos que, tras la aplicación de las medidas preventivas y correctoras, afectarán de forma apreciable a alguno de los elementos de interés comunitario.

El promotor presenta la evaluación de las repercusiones que el proyecto puede tener sobre la ZEC “Cuenca del río Manzanares” incluida en el apéndice 1 del documento complementario remitido en noviembre de 2019. En dicha evaluación, el promotor identifica afecciones sobre los hábitats 4090 “Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga”, 6310 “Dehesas perennifolias de *Quercus* spp.”, 6420 “Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del *Molinion-Holoschoenion*”, 7150 “Depresiones sobre sustratos turbosos del *Rhynchosporion*”, 8230 “Roquedos silíceos con vegetación pionera del *Sedo-Scleranthion* o del *Sedo albi-Veronicion dillenii*”, 91B0 “Fresnedas termófilas de *Fraxinus angustifolia*” y el prioritario 6220 “Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*”. Además, entre las especies de interés comunitario, señala que en estos hábitats pueden encontrarse las siguientes: galápago europeo (*Emys orbicularis*), lagarto verdinegro (*Lacerta schreiberi*), topillo de Cabrera, murciélago mediano de herradura (*Rhinolophus mehelyi*), murciélago grande de herradura (*Rhinolophus ferrumequinum*), murciélago mediterráneo de herradura (*Rhinolophus euryale*).

En la evaluación de los efectos que puede tener la actuación sobre estos elementos de interés comunitario, el promotor evalúa como severos: la destrucción de la vegetación y de los hábitats faunísticos, la destrucción directa de individuos y comunidades de fauna durante el despeje y desbroce, así como el riesgo de atropello de animales por la circulación de vehículos. Sin embargo, el promotor considera que las medidas propuestas mitigarán estos impactos hasta alcanzar lo que estima límites aceptables, lo que entiende conseguirá reducir al mínimo posible la afección que generarían las obras sobre el entorno y, en especial, sobre la ZEC.

A su vez, recuerda que se debe promover los correspondientes expedientes de prevalencia del interés del nuevo uso sobre el de utilidad pública de los Montes de Utilidad Pública que son afectados, conforme a lo establecido en el artículo 39.3 de la Ley 16/1995. Al respecto, el promotor vuelve a indicar que se promoverán esos expedientes.

Respecto al documento “Inventario de poblaciones de iberón, *Iberomys cabreræ*, en el tramo A6-M623 de la carretera M-601. Medidas a aplicar en las obras de ampliación, para minimizar las afecciones a esta especie amenazada”, esa Área considera que procede la consulta al Área de Conservación de Flora y Fauna.

En todo caso, en el documento complementario, el promotor remite una actualización del inventario de iberón, también conocido como topillo de Cabrera. En dicha actualización, se indica que se ha detectado una nueva colonia de esta especie, por lo que son tres las colonias existentes en el entorno de las obras. De estas tres colonias, el promotor estima que serán afectadas dos de ellas. Las denominadas colonias C1 y C2 están situadas entre la carretera un coto de caza con presencia de ganado (en el margen derecho de la carretera, a la altura del P.K. 2+900 la C1, en prados húmedos con junco churrero, y a la altura del P.K. 3+500 la C2, en un prado con llantén y alfalfa). Para corregir la afección a estas colonias, el promotor propone recrear las mismas condiciones que tiene ahora la especie en los terrenos contiguos correspondientes al coto, fuera del ámbito de las obras.



La nueva colonia localizada en 2015, denominada C3, está situada a la altura del P.K. 4+350, próxima al arroyo del Tobero y con presencia de prados húmedos y junqueras. Respecto a la afección sobre esta colonia, se indica que perderá la parte que linda con la carretera y se verá afectada por el estacionamiento incontrolado de vehículos pesados y material de construcción, proponiéndose las medidas siguientes:

- Construir una micro-reserva vallando toda la zona C3 que corresponde al bercial. Hacer una limpieza previa de cualquier vertido que exista ya en el área.
- Respetar las depresiones del terreno y cursos de agua. Ambos mejoran la humedad del suelo y permiten que se mantenga e incluso aparezca, vegetación que sirve de alimento al topillo de Cabrera y otras especies.
- Formación a los operarios de la obra, para evitar afecciones.

### **Fase 3. Remisión de la documentación aportada por el promotor a los organismos afectados.**

A la vista del documento respuesta del promotor remitida con fecha 27 de noviembre de 2019 (“Documento de “Adecuación al informe del área de evaluación ambiental de 15 de abril de 2019, del Estudio Informativo y Estudio de Impacto Ambiental de la Ampliación de la capacidad y mejora de la seguridad vial de la carretera M-601. Tramo A-6-M-623”), con fecha 20 de diciembre de 2019, se dio traslado de dicha información complementaria al Servicio de Informes Técnicos Medioambientales, así como al Área de Vías Pecuarias, para su informe en el ámbito de sus competencias.

Con fecha 25 de noviembre de 2020 se recibió informe del Área de Vías Pecuarias. Con fecha 8 de agosto de 2021 se recibieron informes del Área de Conservación de Flora y Fauna de la Subdirección General de Recursos Naturales y de la Unidad de Parques Regionales de la Comunidad de Madrid de la Subdirección General de Espacios Protegidos. A continuación se reproducen tales informes.

#### **Área de Vías Pecuarias (informe de 25 de noviembre de 2020)**

Ante la solicitud de rediseño de los cruces de las vías pecuarias “Cañada Real Segoviana”, “Cordel de la Puerta de Abajo a Moralzarzal” y “Vereda de las Cercas de Reoyo y Estevillas”, de forma que su trazado no dirija a la fauna hacia la carretera o zonas urbanizadas sino que se canalicen a cielo abierto tal y como se solicitaba por parte de la Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales, informa favorablemente las propuestas.

Sin embargo, informa desfavorablemente a la reposición de la Estación de Servicio señalando que *“la autorización de ocupación temporal existente para dicha estación tiene un condicionado que firmó el concesionario en día, donde, en su punto 15), dice que “La Consejería competente en materia de vías pecuarias, podrá anular la concesión o modificar su condicionado, cuando se aprecie que causa perjuicios a terceros, siempre que fuere preciso disponer de los terrenos de las vías pecuarias para alguna aplicación de interés público o interés social, o a petición justificada del interesado. Igualmente podrá ser anulada a petición de tercera persona que acreditase mejor derecho para uso de la concesión...”*

*Al darse esta circunstancia, en el proyecto de “Ampliación de la capacidad y mejora de la seguridad vial de la carretera M-601. Tramo A-6 a M-623”, no debería reflejarse la reposición de la citada Estación de Servicio.”*

#### **Unidad de Parques Regionales de la Comunidad de Madrid (informe de 20 de enero de 2020)**

Señala que la nueva documentación aportada por el promotor da cumplida respuesta a las cuestiones planteadas.

Indica que en lo que respecta al ámbito de gestión del Parque Regional afectado por el proyecto, fundamentalmente en el término municipal de Collado Villalba, el principal elemento existente que puede garantizar el movimiento de la fauna es el paso del arroyo de la Poveda, para el cual



el promotor plantea una obra nueva que dispondrá de franjas laterales secas para tal fin. Esa unidad administrativa considera primordial que este paso sea funcional y accesible para todos los grupos faunísticos presentes en el área afectada incluso en los periodos de máximo caudal del arroyo.

Así mismo, en ese mismo tramo reitera la necesidad de modificar parcialmente la reposición de la vía pecuaria con el fin de que la rampa de la margen izquierda dirija a la fauna hacia campo abierto y no hacia la zona urbanizada, siempre que el Área de Vías Pecuarias lo considere viable.

Por último, recuerda que las pantallas acústicas previstas deberán ser opacas o estar diseñadas de tal forma que las aves las identifiquen como un obstáculo a fin de evitar colisiones.

#### **Área de Conservación de Flora y Fauna** (informe de 9 de julio de 2021)

Señala que vista la importancia faunística de la zona y vista la documentación presentada se ratifica en la necesidad de cumplir lo expresado en los informes de esta Área emitidos en los años 2014 y 2016, no encontrándose inconveniente a aquellas medidas recogidas en la nueva documentación aportada que no entren en discrepancia con lo expresado en los citados informes.

Por otra parte, se indica que se considera adecuado lo recogido en la nueva documentación relativo a la revisión y actualización del inventario de poblaciones de iberón.

Por último, informa que será necesario que las especies a introducir en las labores de revegetación no estén incluidas en los listados recogidos en el Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto, por el que se regula el Catálogo español de especies exóticas invasoras. Recomendándose que se potencie el estrato arbustivo.

#### **Área de Conservación de Montes** (informe de 15 de agosto de 2021)

Considera que se ha cumplido con lo establecido en el artículo 46 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio natural y la Biodiversidad. Por otra parte recuerda la necesidad de promover los correspondientes expedientes de prevalencia del interés del nuevo uso sobre el de utilidad pública o del carácter protector del monte, sobre los montes de utilidad pública afectados y de atender a las compensaciones correspondientes conforme al artículo 43 de la Ley 16/1995, Forestal y de protección de la naturaleza de la Comunidad de Madrid, para lo cual el promotor debe remitir el proyecto de reforestación para su aprobación por la Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales.

#### **Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal** (informe de 15 de julio de 2024)

Considera que con la aplicación de las medidas indicadas en los informes emitidos con anterioridad por esta Dirección General y con las medidas correctoras propuestas por el promotor, que no entren en discrepancia con lo expresado en los citados informes, sería suficiente para evitar que el proyecto causase afecciones adversas a las poblaciones de vertebrados.

