

Ref. SEA 138/24
26-EIA-00138.2/24

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSICIÓN ENERGÉTICA Y ECONOMÍA CIRCULAR POR LA QUE SE FORMULA LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO “DUPLICACIÓN DE LA CALZADA DE LA CARRETERA M-121 TRAMO A-2 ALCALÁ DE HENARES-MECO”, PROMOVIDO POR LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, regula mecanismos de acción preventiva entre los que se encuentra el procedimiento de evaluación de impacto ambiental para las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos correspondientes, así como los que resulten de la aplicación de lo dispuesto en su artículo 7.

El proyecto consiste en la duplicación de dos a cuatro carriles de la carretera M-121 en un tramo de 4,2 km de longitud comprendido entre el enlace con la autovía A-2 y el acceso de entrada al núcleo urbano de Meco, con objeto de mejorar las condiciones de seguridad, resolver problemas de saturación y adecuar los accesos a la vía.

Se trata de la modificación de un proyecto incluido en el epígrafe i) del Grupo 7 del Anexo II de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, por lo que conforme a lo establecido en el artículo 7.2 c) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental fue sometido a evaluación de impacto ambiental simplificada emitiéndose el correspondiente Informe de Impacto Ambiental de fecha 25 de octubre de 2021 y publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid de fecha 19 de noviembre de 2021 (Ref. SEA 72/18) en el que se determinaba la necesidad de tramitación de un procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria.

Así, en virtud de lo establecido en los artículos 36 y 37 de la Ley 21/2013, mediante Resolución de 27 de julio de 2023 y anuncio en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid de fecha 11 de octubre de 2023, la Secretaría General Técnica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras sometió a información pública el Estudio Informativo (en adelante EI), así como el Estudio de Impacto Ambiental (en adelante EsIA) correspondientes al proyecto “Duplicación de la calzada de la carretera M-121. Tramo A-2 Alcalá de Henares-Meco”.

A su vez remitió consulta a las siguientes Administraciones Públicas afectadas y personas interesadas: Ayuntamientos de Alcalá de Henares y Meco, Confederación Hidrográfica del Tajo, Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, Dirección General de la Agencia de Seguridad y Emergencias Madrid 112, Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal, Dirección General de Transición Energética y Economía Circular, Dirección General de Patrimonio Cultural y Oficina del Español, Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación, así como a la asociación Ecologistas en Acción.

Como consecuencia del trámite de consultas emitieron informe y alegaciones los siguientes organismos, asociaciones y particulares:

Organismos/personas interesadas	Fecha informe
Dirección General de Transición Energética y Economía Circular (Subdirección General de Impacto Ambiental)	22/12/2023
Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación (Área de Vías Pecuarias)	02/11/2023
Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid	26/10/2023
Dirección General de Patrimonio Cultural y Oficina del Español	05/12/2023
Confederación Hidrográfica del Tajo	13/05/2024
Ayuntamiento de Alcalá de Henares	
- Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística	08/11/2023
- Servicio de Infraestructuras	08/11/2023
- Informe Servicio de Atención Ciudadana	09/11/2023



Ayuntamiento de Meco	06/11/2023
Dirección General de la Agencia de Seguridad y Emergencias Madrid 112	09/10/2024
B&C Bienestar y Confort, S.L.	22/11/2023
CIPSA NORTE, S.L.	
Promociones Santa Rosa, S.L.	
Mancomunidad de Aguas del Sorbe	27/11/2023

Con referencia N° 06/389814.9/24 en el Registro de esta Consejería, de fecha de entrada en el Área de Evaluación Ambiental 8 de noviembre de 2024, la Dirección General de Carreteras remite junto al Estudio Informativo, el Estudio de Impacto Ambiental (en adelante EsIA) y el resultado de la información pública, la solicitud de inicio del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria del proyecto “Duplicación de la calzada de la carretera M-121. Tramo A-2 Alcalá de Henares-Meco”, promovido por la Dirección General de Carreteras, al objeto de iniciar la Evaluación de Impacto Ambiental ordinaria.

Revisada la documentación recibida y observando que no se incluía entre los informes emitidos durante la información pública, el informe de la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal, teniendo en cuenta que el proyecto ha sido sometido a evaluación de impacto ambiental ordinaria como consecuencia de la necesidad de una evaluación pormenorizada de los impactos sobre la fauna, la vegetación y los espacios protegidos, competencia de esa Dirección General y tratándose de un informe de carácter preceptivo de acuerdo con lo establecido en el artículo 37.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, con fecha 2 de diciembre de 2024 (Ref N° 30/096507.9/24), se solicitó a la Dirección General de Carreteras se requiriese a dicho organismo la emisión de informe de acuerdo a lo establecido en el artículo 40.1 de la mencionada Ley 21/2013, suspendiéndose el plazo para la formulación de la Declaración de Impacto Ambiental.

Finalmente mediante escrito de referencia en el Registro N° 06/024194.9/25 de fecha de entrada en el Área de Evaluación Ambiental 24 de enero de 2025, la Dirección General de Carreteras da traslado del informe de la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal de fecha 26 de diciembre de 2024.

A continuación se describen los datos esenciales del proyecto, así como el resumen del análisis técnico del expediente en el que se incluyen las alegaciones presentadas al proyecto e informes sectoriales durante el periodo de información pública, así como las principales contestaciones por parte del promotor y como han sido tenidas en cuenta para la elaboración de la presente DIA.

En consecuencia, visto cuanto antecede y habiendo sido cumplidos los trámites establecidos en la Sección I del capítulo II del Título III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, respecto al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria, procede formular la Declaración de Impacto Ambiental (en adelante DIA) del proyecto “Duplicación de la calzada de la carretera M-121 tramo A-2 Alcalá de Henares-Meco” promovido por la Dirección General de Carreteras, con los requisitos que se exponen a continuación.

1. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO SEGÚN LOS DATOS DEL EsIA

El proyecto consiste en la duplicación de la carretera M-121 en el tramo comprendido entre el enlace con la autovía A-2 y el acceso de entrada al núcleo urbano de Meco, que tiene una longitud de 4,2 km, con el objeto de resolver problemas de saturación y, principalmente, de seguridad vial.

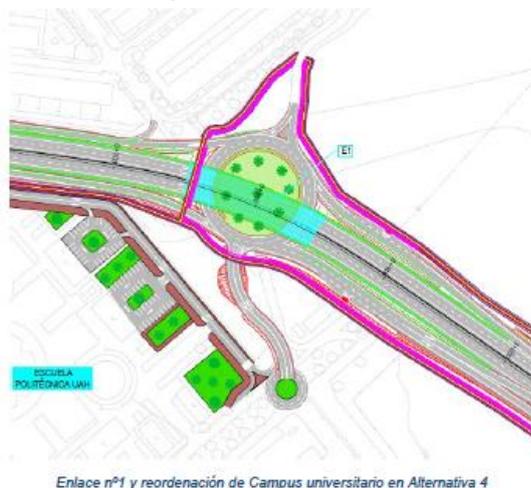
Teniendo en cuenta los condicionantes existentes en la zona, y para dar solución a los problemas de capacidad y seguridad de la vía, citados, el proyecto plantea desdoblamiento un tramo de la carretera de 4,2 km de longitud, desde su enlace con la A-2 hasta la entrada al centro urbano de Meco, aprovechando en lo posible la calzada actual, para disponer de dos carriles por sentido. Se plantean modificaciones del trazado actual tanto en planta como en alzado, así como una reordenación de los accesos existentes en la misma, implantando enlaces, estructuras y soluciones para la mejora de la vía.



En sus primeros 2 kilómetros la duplicación discurre paralela a la traza de la carretera actual y a partir del p.k. 2+100 se separa de la misma en dirección noreste, hasta el p.k. 3+300 donde vuelve a unirse a la traza actual, discuriendo de nuevo paralela a la misma hasta su p.k. final (4+099,96) donde se conecta con la glorieta de acceso al municipio de Meco.

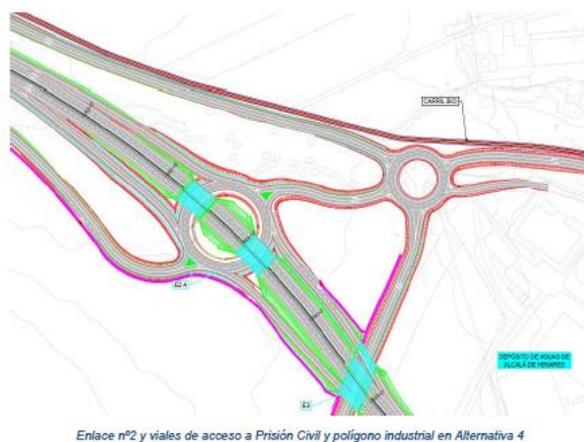
Su descripción se hace por tramos:

Tramo 1. Se inicia en el enlace de la A-2, desde éste hasta la glorieta del campus universitario de la Escuela Politécnica de Alcalá de Henares, la ampliación de la plataforma se realiza hacia el este de la carretera actual pasando a ocupar la actual M- 121 la vía de servicio de la nueva plataforma por su margen oeste. Este tramo finaliza en el enlace de acceso a la Universidad (enlace 1), a la altura del p.k. 0+800, consistente en un paso inferior sobre el que se mantendrá la glorieta existente, permitiendo la máxima conectividad con los accesos existentes en la zona. Tanto el nuevo tronco de la carretera como la vía de servicio que se genera en su margen oeste tienen acceso directo en la glorieta del enlace con la actual A-2.



Tramo 2. Este tramo discurre desde el enlace nº 1, localizado en el p.k. 0+800, hasta el enlace nº 2, situado a la altura del p.k. 2+360. Dicho enlace se propone tipo simétrico rotatorio estando compuesto por una glorieta que discurre bajo el tronco de la nueva carretera. En este enlace conecta directamente la vía de servicio que discurre por el margen este de la carretera. La conexión entre la vía de servicio que discurre por el margen oeste y el enlace nº 2 se resuelve mediante la ejecución de un ramal de dos carriles, uno por sentido de circulación que conecta la glorieta secundaria situada en el acceso a prisión militar y el enlace nº 2.

El trazado propuesto es paralelo a la actual traza de la carretera hasta el p.k. 1+910 a partir del cual se separa de la misma en dirección noreste, quedando el tronco de la misma ubicado al este de la parcela de los depósitos de Alcalá de Henares, entre estos y la prisión militar.



Tramo 3. Este tramo discurre desde el enlace nº 2 hasta el p.k. final del tramo de carretera a duplicar, p.k. 4+119,356, finalizando en la glorieta existente a la entrada del municipio de Meco.

El trazado propuesto es paralelo a la actual traza de la carretera excepto entre el enlace nº 2 y el p.k. 3+300, donde se separa de la misma, en dirección noreste, discurriendo al este del depósito de agua, entre el mismo y la prisión militar. Desde el p.k. 3+300, la nueva plataforma discurre paralela a la carretera actual hasta su conexión con la glorieta de Meco, discurriendo una de las calzadas sobre la plataforma existente, generando la duplicación de la calzada en su margen este.

En este tramo, desde la glorieta secundaria de acceso a los depósitos y a la prisión militar hasta la glorieta prevista para el futuro desarrollo industrial de Meco, incluyendo en este recorrido el acceso a la vía pecuaria, la actual carretera M-121 se convierte en vía de servicio del margen oeste del nuevo trazado con dos carriles y doble sentido de circulación.

A partir de la glorieta donde se prevé se sitúe el futuro desarrollo industrial hasta la glorieta de acceso al municipio de Meco, la vía de servicio dispondrá de único carril y sentido de circulación sentido Meco – Alcalá de Henares para dar acceso al futuro desarrollo. Se ha previsto la ubicación aproximada de la futura ordenación del sector SUS-AE1 al quedar la actual carretera M-121 como vía de servicio oeste del nuevo trazado. Desde ésta se podrá dar acceso directo al futuro desarrollo considerado en la Modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Meco nº 2.



Este tramo discurre hacia Meco, cruzando a distinto nivel el ramal de acceso a la prisión militar, la colada del Listón, la propia R-2 y el futuro desarrollo industrial de Meco, hasta llegar a la glorieta de acceso al centro urbano de Meco. Dichos cruces se resuelven mediante la ejecución de cuatro pasos superiores.

En términos de ocupación de suelo, para estimar el área de ocupación en fase de obra se han tenido en cuenta los caminos perimetrales de acceso a la obra suponiendo 327.448 m². Para la fase de explotación se ha considerado que el suelo efectivamente utilizado se corresponde con la superficie total de expropiación, suponiendo 259.202 m².

El consumo de recursos naturales más importante se producirá durante la fase de construcción y va asociado a la ejecución de las principales unidades de obra, es decir, a los movimientos de tierras y explanaciones (desmontes, terraplenes, capa de forma), estructuras (pasos superiores e inferiores, emboquilles, muros de contención de tierras, etc.), drenaje (longitudinal y transversal), y firmes.

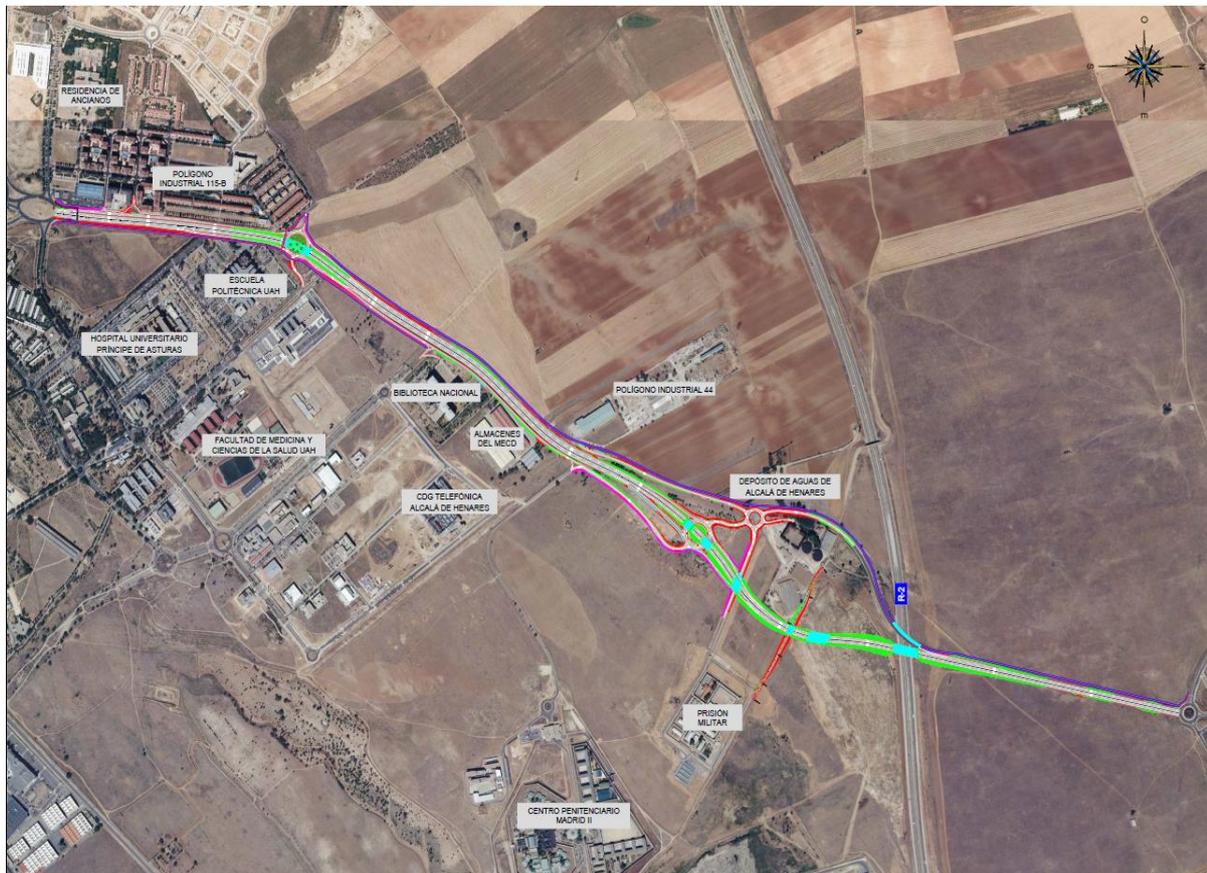
El suelo extraído de la excavación (desmontes) se utilizará principalmente para la formación de la cimentación de los terraplenes. Adicionalmente, para la formación de la explanada, y la coronación y relleno de terraplenes será necesaria la colocación de 75 cm de suelo



seleccionado (sobre suelo tolerable) y zahorra (ZA-40) necesaria para la formación y base del paquete de firme. Este suelo seleccionado y zahorra será necesario traerlo de fuera de la traza, a modo de préstamo.

Como zona de instalaciones auxiliares de obra (parque de maquinaria, acopio de tierras y materiales), se proponen dos localizaciones, una al inicio de la traza en el término municipal de Alcalá de Henares (entre la biblioteca Nacional y la Escuela politécnica) y otra al final (una vez cruzada la carretera R-2), en el término municipal de Meco.

Se estima un plazo total de ejecución de las obras de 24 meses, programándose las acciones más ruidosas y de mayor utilización de maquinaria, de tal forma que se evite el periodo comprendido entre el 1 de marzo y el 15 de agosto.



2. RESUMEN DEL ANÁLISIS TÉCNICO Y DEL RESULTADO DE LA INFORMACION PUBLICA

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 40 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se procede a realizar el análisis técnico del expediente. A continuación, se resume dicho análisis, incluyendo los principales puntos del EsIA.

El EsIA se compone de ocho apartados, además de 5 apéndices (Planos, Estudio de Ruido, Arbolado, Flora/Fauna y Cronograma de los trabajos previstos a realizar). Comienza con la introducción, localización del proyecto, antecedentes y justificación de la actuación, el marco legislativo aplicable y la descripción del proyecto y sus acciones.

La carretera M-121 en su tramo desde la A-2 en Alcalá de Henares, donde tiene su origen, hasta el acceso de entrada a Meco, dispone de una única calzada con dos carriles, uno para cada sentido de 3,5 metros y, aunque en algunos tramos dispone de arcenes de anchura variable entre 0,5 y 1,5 m, hay muchos tramos que no disponen de arcén y los accesos, tanto a las fincas colindantes como las intersecciones con las carreteras que dan acceso a la prisión de Alcalá Meco y Prisión Militar se realizan al mismo nivel.



Por lo tanto, es una carretera de antiguo trazado que, para dar solución a los problemas de capacidad y seguridad de la vía y adaptarse a la normativa vigente, se plantea la duplicación de su calzada, procurando el máximo aprovechamiento de la plataforma actual, para ello se analizan cuatro posibles soluciones al tramo de 4,2 km de longitud, desde su enlace con la A-2 hasta la entrada al centro urbano de Meco.

Cabe señalar que con fechas 12 de noviembre de 2021 y 20 de abril y 8 de julio de 2022 (Ref. Nº 06/174742.9/21, Nº 06/059292.9/22 y Nº 06/109997.9/22) la Subdirección General de Planificación, Proyectos y Construcción de Carreteras remitió el proyecto de “Carril bici paralelo a la carretera M-121 entre los PP.KK. 0+000 y 4+500” en los términos municipales de Alcalá de Henares y Meco, al objeto de determinar la necesidad de inicio de procedimiento de impacto ambiental.

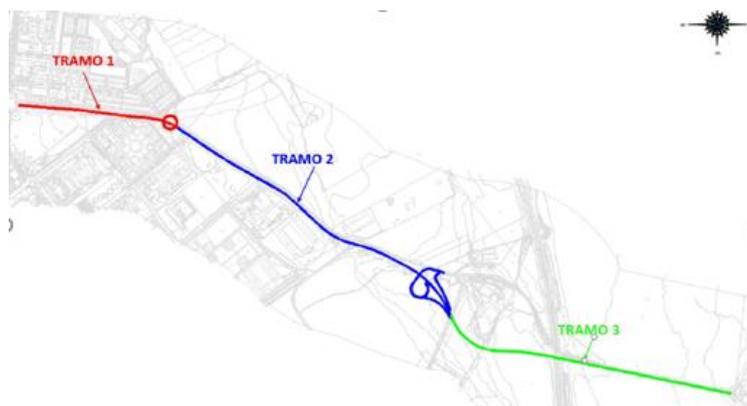
Dada la traza de la actuación por Red Natura 2000 y tras consulta a la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal, mediante Resolución de fecha 14 de noviembre de 2023, se determinó que el proyecto de “Carril bici paralelo a la carretera M-121 entre los PP.KK. 0+000 y 4+500” no precisaría someterse a ningún procedimiento de evaluación de impacto ambiental siempre y cuando se cumplieran las condiciones establecidas en el informe de la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal de fecha 14 de septiembre de 2023.

El promotor incluye un anexo con los planos del carril bici sobre la alternativa seleccionada y los planos del trazado del carril bici sobre la traza de la carretera actual afirmando que: *“El proyecto constructivo de la duplicación de la carretera M-121 tendrá en cuenta proyecto del carril bici y planteará los tramos de reposición del carril bici que se vean afectados por las obras de duplicación de la carretera”.*

El EsIA continúa con el examen de alternativas. Planteándose modificaciones del trazado actual tanto en planta como en alzado, así como una reordenación de los accesos existentes en la misma, implantando enlaces y estructuras para ello.

La sección prevista para el tronco en las alternativas 1 y 3 consiste en una única plataforma compuesta por dos calzadas, una por cada sentido de circulación, formada cada una de ellas por dos carriles y, en el caso de las alternativas 2 y 4, la sección considerada está formada por dos plataformas una para cada sentido de circulación e igualmente formada cada una de ellas por dos carriles. Además, dispondrá de vías de servicio para los accesos a las propiedades colindantes, según los tramos y/o necesidades. Todas las alternativas planteadas se iniciarán en la glorieta con la A-2 y finalizarán en la glorieta de entrada al centro urbano del municipio de Meco.

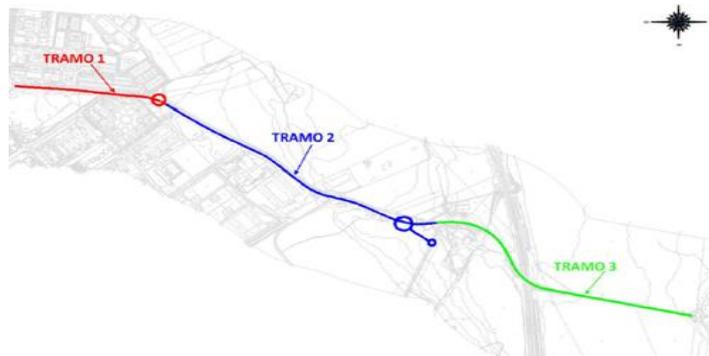
La Alternativa 1 tiene una longitud de 4.120,036 m. La primera mitad discurre paralelamente a la traza de la carretera actual separándose de la misma en dirección Noreste, volviendo a retomar la traza actual a partir de aproximadamente el p.k. 3+300 hasta su p.k. final donde se conecta con la glorieta de acceso al municipio de Meco.



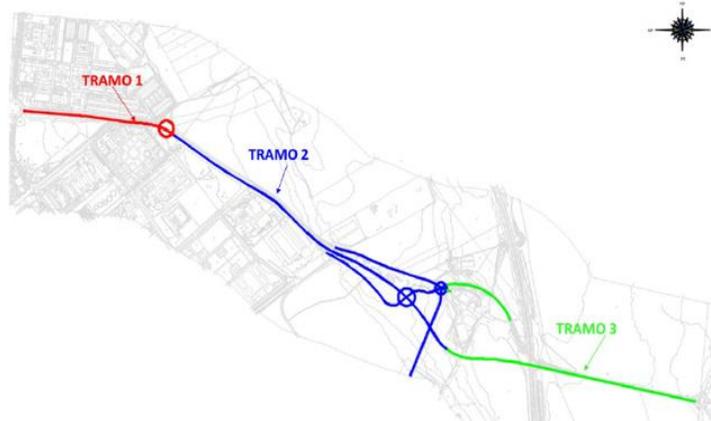
La Alternativa 2 presenta una longitud de 4.146,913 m. En sus primeros 2 kilómetros discurre paralela a la traza de la carretera actual y a partir del p.k. 2+350, coincidiendo con el enlace nº2, se desdobra el tronco, en dirección noreste el sentido Alcalá de Henares hacia Meco, mientras que el sentido contrario, de Meco hacia Alcalá de Henares discurre sobre el trazado de la carretera actual, volviéndose a unir en el p.k. 3+400 donde confluyen con la traza actual, discurrendo de nuevo paralela a la misma hasta su p.k. final donde se conecta con la glorieta de acceso al municipio de Meco.



La Alternativa 3 presenta una longitud de 4.132,586 m. El trazado propuesto discurre paralelo a la traza de la carretera actual en todo su recorrido, aprovechando parte de la plataforma de la carretera actual en la mayor parte. En el tramo 1 y 2 se produce la duplicación hacia el Este mientras que en el tramo 3 se produce la duplicación parte por el Oeste, para disminuir la afección a propiedades colindantes para tras el paso sobre la R-2, pasar a realizar la duplicación por el margen Este de nuevo.



La Alternativa 4 presenta una longitud de 4.099,96 m. En sus primeros 2 kilómetros discurre paralela a la traza de la carretera actual y a partir del p.k. 2+100 se separa de la misma en dirección Noreste, hasta el p.k. 3+300 donde vuelve a unirse a la traza actual, discurrendo de nuevo paralela a la misma hasta su p.k. final donde se conecta con la glorieta de acceso a Meco.



En el EsIA presentado junto al Estudio Informativo y los planos aportados se hace una descripción de las 4 alternativas planteadas, detallando usos de plataforma actual y futura, conexiones, accesos, ramales, vías de servicio, gloriets y pasos a nivel precisos, entre otros.

El análisis multicriterio realizado tiene en cuenta factores medioambientales (movimiento de tierras, volumen de residuos generados, impactos sobre la calidad de aire, Red Natura 2000, dominio público pecuario, etc.), económicos (costes derivados de trabajos previos, estructuras, firmes, pavimentos, señalización, reposición de servicios, restauración, etc.) de seguridad vial y planeamiento urbano (afección a suelo no urbanizable protegido).

El promotor selecciona la alternativa 4 indicando que es la que menores impactos genera, considerando fundamentalmente: movimientos de tierra (no requiere el aporte de tierras externas para la formación de terraplén(frente a la alternativa 3 que requiere 18.649,99 m³), afección a la vegetación (nº de árboles afectados, tipo de formaciones vegetales), siendo 1.113 pies y 55.281 m² de cultivos cerealísticos en Red Natura 2000 en el caso de la alternativa 4 frente a 1.215 pies y 63.336 m² de cultivos cerealísticos en Red Natura 2000 en la alternativa 3). Si bien la alternativa 4 es la que mayor superficie de ocupación requiere (327.448 m² frente a los 249.999 m² de la alternativa 3), es la que menor superficie afecta a Red Natura 2000 (45.027 m² frente a los 53.710 m² de la alternativa 3).

En cuanto a la seguridad vial, importante desde el punto de vista de afección no solo a la población sino al medio por el que discurre (posibilidad de incendios, contaminación por vertidos, etc., en caso de accidente) pese a que las diferencias entre las 4 soluciones son mínimas, el promotor selecciona la alternativa 4 como la más favorable frente a la 3 que sería la peor valorada.

La Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal después de analizar todas las alternativas, establece una serie de condiciones respecto a la alternativa 4 seleccionada en el EsIA, para que la actuación no afecte de forma apreciable, directa o indirectamente, a espacios Red Natura 2000, ni tengan efectos significativos sobre espacios naturales protegidos, montes en régimen especial o zonas húmedas y embalses protegidos u otros valores naturales.

El EsIA continúa con el inventario ambiental, en el que se consideran las siguientes variables ambientales que caracterizan el entorno en el que se localiza la actuación: Calidad del Aire, Geología, Geomorfología, Relieve, Hidrogeología, Hidrología, Edafología, Recursos Naturales, Ruido, Vegetación y Flora, Fauna, Paisaje, Red Natura 2000, Población, Productividad sectorial, Planeamiento, Patrimonio Histórico-Artístico, Vías Pecuarias y Generación de Residuos.

Continúa con la identificación de los impactos potenciales sobre los elementos del medio tanto en la fase de construcción como explotación, describiendo las medidas propuestas para su prevención, minimización o corrección. Para la valoración de los impactos identificados, primero se caracterizan éstos de manera cualitativa a partir de una serie de indicadores de impacto, clasificándolos en compatibles, moderados, severos y críticos. Seguidamente se presenta una propuesta de medidas correctoras y protectoras.

Se estudian en el EsIA los datos de calidad del aire para NO₂, PM10, O₃, SO₂ y CO obtenidos hasta el 2017 en la estación más cercana (Alcalá de Henares), observándose superaciones en ocasiones de los niveles críticos vigentes, especialmente en emisiones de NO₂, si bien solo es atribuible al tráfico rodado el 15% de dichas emisiones. Igualmente se analiza el mapa estratégico de ruido del Ayuntamiento de Alcalá de Henares concluyendo que, en la situación actual, se produce un incumplimiento de los objetivos de calidad acústica, por lo que el proyecto de duplicación contempla la instalación de pantallas acústicas que minimicen dicho efecto.



Los focos de emisiones atmosféricas identificados por el promotor son de naturaleza difusa, debidos a la circulación de maquinaria y vehículos de obra y movimientos de tierra durante la fase de construcción, y las emisiones de gases de combustión debido al tráfico viario durante la fase de explotación, valorando en ambos casos el impacto como compatible.

El promotor propone una serie de medidas preventivas tales como riego de superficies, cubrición de camiones de transporte de material térreo, disminución de velocidad de vehículos o revegetación temprana. Estas medidas contribuirán a la minimización de dichos impactos

Según la documentación recibida, la principal fuente de emisión de ruido será la maquinaria utilizada durante las obras y el tráfico rodado durante la fase de construcción de la carretera y el propio tráfico viario en la fase de explotación, valorando el impacto como moderado y compatible respectivamente.

En el EsIA se considera preciso la instalación de pantallas acústicas en el margen izquierdo del trazado propuesto, entre los PPKK 0+240 y 0+700, y en el margen derecho del trazado propuesto, entre los PPKK 0+500 y 0+740, y entre los PPKK 1+340 y 1+800 (fachadas de edificios, Escuela Politécnica, Biblioteca Nacional y naves aledañas).

Además, para el proyecto constructivo se plantean medidas para reducir su impacto en la fase de diseño, construcción y explotación, como un análisis del ruido específico en el ámbito del proyecto tanto para la fase de obra como para la de explotación estableciendo como zonas de especial consideración viviendas, Hospitales, o la Biblioteca Nacional, Universidad de Alcalá y espacios protegidos Red Natura 2000. Con este estudio se garantizará la eficacia de las pantallas acústicas propuestas en el EsIA para el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos en el RD 1367/2007.

El tramo de carretera M-121 objeto del proyecto discurre predominantemente por espacios con una geomorfología compuesta por llanuras aluviales y terrazas fluviales, contando con navas y algunos taludes y escarpes.

Los materiales geológicos dominantes son depósitos superficiales cuaternarios de la Cuenca de Madrid, como Gravas cuarcíticas y Arcillas areno-limosas. El Sustrato Mioceno local, compuesto por las secuencias de fangos arcósicos, y calizas arenosas de las Facies Alcalá, no aparece como formación superficial en la traza de la M-121, situándose a unos 4,50 m, de profundidad. Desde el punto de vista de asociaciones de suelo predominan los Luvisoles. El conjunto de las formaciones descritas posee en casi todos los casos una permeabilidad media o alta.

En el EsIA se consideran como principales impactos sobre la geomorfología, geología y relieve la afección al modelado del terreno como consecuencia de la ocupación del espacio que supone la propia infraestructura y de los movimientos de tierras derivados de la actuación como desmontes, taludes y extracción o depósito en zonas de préstamos y de gestión de residuos.

Cualquiera de las alternativas conlleva elevados movimientos de tierra. Los excedentes de tierras, será necesario trasladarlos a espacios de gestión de residuos, mientras que la construcción de terraplenes implicará la extracción de volúmenes de tierra de préstamo de canteras y graveras, necesarios para su creación. Además, para la obra será necesario disponer de instalaciones auxiliares, para el parque de maquinaria, y una zona de acopio de tierras y de materiales.

Así el promotor valora como severo el impacto sobre la geología, geomorfología y relieve para todas las alternativas en fase de construcción ya que su recuperación requiere medidas preventivas y correctoras y un periodo de tiempo dilatado.

El promotor propone medidas preventivas, correctoras y compensatorias, como la contratación de un técnico de vigilancia ambiental durante la fase de diseño y construcción y restricciones a la ubicación de instalaciones auxiliares y zonas de préstamos y vertederos, temporales y permanentes.



Incluye la restauración de las zonas de ocupación temporal a las condiciones preoperacionales, señalando que los proyectos constructivos derivados del Estudio Informativo incluirán los proyectos de restauración para cada una de las zonas de ocupación.

También contempla un Proyecto de Restauración de las zonas afectadas por las obras (zonas empleadas para depositar suelo sobrante procedente de la excavación), que contempla la recuperación morfológica inicial de cada zona afectada, un control de la hidrología superficial con objeto de asegurar el drenaje óptimo, y un conjunto de medidas de defensa contra la erosión, asegurando la recuperación ambiental e integración paisajística del espacio, para su ejecución conjunta con el resto de las obras.

En cuanto a la hidrología, en el EslA se indica que los cauces más próximos a la zona de actuación son el arroyo Valdegatos (al oeste del tramo de carretera) y el arroyo de las Monjas (al este) ambos pertenecientes a la cuenca hidrográfica del Río Henares, que fluyen paralelos a las actuaciones proyectadas vertiendo sus aguas al sur del área del proyecto.

La Confederación Hidrográfica del Tajo informa que la actuación proyectada, ubicada a una distancia mínima aproximada de 1.740 m respecto al cauce más cercano (arroyo de las Monjas), se encuentra fuera de la zona de policía de cauces de dominio público y, por tanto, no se requiere de autorización previa por parte de ese Organismo para su construcción.

Señala que la actuación se encuentra en la zona protegida por área de captación de zonas sensibles del embalse del Rey, declarado Zona Sensible mediante Resolución de 6 de febrero de 2019, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se declaran zonas sensibles en las cuencas intercomunitarias, publicada en el BOE el miércoles 20 de febrero de 2019. Por último recuerda que en el caso de que las aguas de escorrentía conecten con la red de saneamiento municipal, de acuerdo con el art. 259 ter del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, no se admitirá la incorporación de aguas de escorrentía procedentes de zonas exteriores a la aglomeración urbana o de otro tipo de aguas que no sean las propias para las que fueron diseñados, salvo en casos debidamente justificados.

La Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal señala que la nueva plataforma este, de las alternativas 1, 2 y 4 atraviesa alguna zona donde la capa freática se encuentra muy superficial con posibles encharcamientos y zonas con vegetación natural, próximas a la denominada Laguna de Meco, estableciendo condiciones al respecto que han sido incorporadas a la presente Resolución.

Los principales riesgos de impacto sobre el medio hidrológico asociados a las obras identificados en el EslA son la alteración de la calidad de las aguas superficiales por riesgo de vertidos accidentales y movimientos de tierras debido a los trabajos de excavación y terraplenado, que pueden incrementar el nivel de sólidos disueltos en las aguas superficiales, o al manejo incorrecto de la maquinaria o de los residuos líquidos de sustancias peligrosas generados durante las obras que, en caso de producirse, podrían suponer alteraciones en la calidad de las aguas de los cursos superficiales valorando el impacto para todas las alternativas como compatible.

En cuanto a la fase de explotación se indica el posible efecto barrera, riesgo de inundaciones por represamiento de los cauces interceptados y alteración permanente del drenaje superficial en caso de no estar bien calculadas las obras de drenaje longitudinal y transversal. El promotor valora el impacto compatible para todas las alternativas al haberse realizado un estudio hidrológico que ha permitido definir los elementos de drenaje transversal necesarios para evitar el efecto barrera y posibles represamientos en la fase de explotación.

El Ayuntamiento de Alcalá de Henares señala que de acuerdo con el Estudio Informativo, se proyecta conectar parte de la red de drenaje a la red existente del Ayuntamiento de Alcalá de Henares, informando que no se podrá conectar la red de drenaje de la M-121 a la red de dicho Ayuntamiento, debiendo verterse a cauce público, recomendando la introducción de sistemas de drenaje sostenible.



De acuerdo con lo indicado en el EsIA, la zona de actuación pertenece a la Unidad Hidrogeológica 03.04 de Guadalajara de la cuenca del Tajo, integrada en el acuífero detrítico de Madrid, indicándose en el EsIA que la mayor parte del proyecto se asienta sobre unidades hidrogeológicas cuaternarias de permeabilidad y conexión hidráulica alta, por lo que procesos contaminantes de suelos tendrán un alto riesgo de afección en acuíferos y cauces asociados.

De todos los ensayos realizados por el promotor, solo se detecta presencia de agua en un sondeo a 5,65 m de profundidad, pareciendo estar relacionado el nivel freático con el contacto gravas cuaternarias-arcillas arenosas miocenas.

El promotor señala que todas las alternativas proponen pasar el tronco de la M-121 bajo la glorieta de acceso al campus universitario construyendo para ello un paso inferior cuya cota estará a 6,50 m de profundidad respecto a la cota de rasante actual, por lo que existirá afección a la hidrogeología de la zona en este tramo de actuación. Indica que los flujos drenados corresponden a las recargas estacionales por infiltración de agua de lluvia interceptada, que se resuelve con la colocación de un colector de hormigón armado de 950 m de longitud y 800 mm de diámetro.

Además considera que puede verse afectada la calidad de las aguas subterráneas como consecuencia de la infiltración de sustancias tóxicas derramadas en el suelo por accidente, valorando el impacto como moderado en todas las alternativas al discurrir todas ellas por suelos de permeabilidad alta o muy alta.

Para prevenir y corregir dichos impactos el promotor propone medidas tales como la realización de un estudio hidrológico-hidráulico completo que analice en detalle el efecto de los movimientos de tierras sobre los cursos de agua superficiales y subterráneos, con objeto de que las estructuras de drenaje longitudinal y transversal aseguren su mantenimiento, o la adecuación de las zonas de instalaciones auxiliares a fin de evitar y controlar posibles vertidos accidentales.

El proyecto se encuentra en una zona antropizada (núcleos urbanos, usos extractivos, vías de comunicación, polígonos industriales). Los usos agrícolas, son en su mayoría de labor de secano. Casi todo el margen oeste de la carretera objeto de esta DIA está dedicado a cultivos de secano. Se trata de parcelas de cereal de secano dedicadas a la producción de trigo y cebada. Los Pastizales y el Pastizal-matorral se dan en la mayor parte de la franja este de la carretera y son formaciones de baja cobertura, en la que aparecen matorrales típicos que acompañan a la encina en terrenos básico, como *Genista scorpius*, o *Rhamnus lycioides* acompañados por *Stipa tenacísima* en las zonas de mayor pendiente y menor desarrollo del sustrato.

La ampliación de la carretera supondrá la eliminación de suelos por ocupación definitiva de la plataforma y caminos de servicio, además de la posible alteración de la calidad del suelo por contaminación por vertidos accidentales.

El promotor identifica además el incremento de procesos erosivos como consecuencia de las nuevas formas del relieve introducidas durante los movimientos de tierras (taludes, instalaciones auxiliares, etc.) y de la eliminación de la cubierta vegetal. Así, teniendo en cuenta la magnitud de las superficies de talud generadas y contando con que se aplicarán medidas preventivas y correctoras para evitar los fenómenos de erosión, valora este impacto como moderado para todas las alternativas.

En cuanto a la vegetación, el promotor indica que se ha detectado en la zona de estudio 2 taxones incluidos en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas, *Nepeta beltranii* y *Glycyrrhiza*. No obstante el promotor señala que, habiéndose realizado un recorrido a lo largo de toda la traza objeto del estudio, no se ha detectado la presencia de ejemplares correspondientes a estos dos taxones, si bien se tendrá en cuenta esta circunstancia en la fase de construcción del proyecto.



El EsIA contiene un estudio de las masas arbóreas existentes a lo largo de la traza actual de la M-121, resultando un total de 1.797 ejemplares, siendo las especies más abundantes afectadas el Olmo, el Aligustre, el Ciprés, el Chopo y la Acacia de Tres Espinas.

La Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal informa que la actuación interseca en una longitud de 1.250 m desde el cruce con la R2 en sentido Meco-Alcalá de Henares, con terreno forestal. Además señala que la traza linda con terrenos considerados como Monte Preservado al tratarse de terrenos forestales incluidos en una Zona de Especial Protección para las Aves. Así indica que la minimización del impacto sobre el monte preservado en la ejecución de las actuaciones se asegurará mediante el cumplimiento de una serie de condiciones que han sido incluidas en la presente Resolución.

El principal impacto identificado en fase de construcción sobre la vegetación es la eliminación de la cubierta vegetal como resultado del despeje y desbroce, creación de instalaciones y caminos auxiliares de obra, etc., tanto en la superficie de ocupación definitiva como temporal. Tras la determinación de la superficie ocupada por los distintos tipos de vegetación (cultivos cerealísticos/pastizal-matorral) y la superficie ocupada en Red Natura 2000, el promotor valora el impacto como moderado en el caso de las alternativas 1, 2 y 3 y compatible en el caso de la alternativa 4 por su menor afección a la Red Natura 2000 a pesar de afectar a una mayor superficie de vegetación natural.

El promotor propone evitar aquellas prácticas que puedan generar daños sobre la vegetación tales como colocar clavos, clavijas, cables, cadenas, etc. en árboles o arbustos o apilar materiales contra ellos, manipular combustibles, aceites o productos químicos en zonas de enraizamiento o prohibición de la circulación de maquinaria fuera de las zonas jalonadas. Además indica que todas las superficies afectadas por las obras y no ocupadas por la infraestructura, con especial atención a los taludes, se repondrán con el suelo anteriormente conservado, con un espesor de tierra vegetal de 20 cm y se llevarán a cabo labores de revegetación que sean precisas para favorecer la colonización de dichos terrenos mediante siembras e hidrosiembras, con especies propias de la zona, tanto herbáceas como arbustivas y arbóreas.

Se indica en el EsIA que las especies utilizadas en las labores de restauración deberán ser autóctonas y adaptadas a las condiciones del lugar, principalmente *Retama sphaerocarpa*, *Cytisus scoparius* y *Rosmarinus officinalis* con densidades de 1 ud/2 m². Las siembras y plantaciones se realizarán entre los meses de octubre y diciembre, para especies de hoja perenne y entre octubre y marzo, para las de hoja caduca.

El promotor estima que el total de la superficie forestal afectada por la nueva plataforma de rodadura y demás elementos auxiliares es de 8,2 ha por lo que propone una superficie de reforestación de 16,4 ha a ejecutar en varias parcelas consideradas como terrenos forestales (parcelas 2 y 20002 del polígono 7 y las parcelas 175, 9001 y 66 del polígono 6 situadas en torno a la prisión militar y los depósitos de agua de Alcalá de Henares), donde se proponen especies a introducir como el *Pinus halepensis*, *Populus nigra*, y *Quercus ilex*, con una adecuación previa del terreno. La densidad de plantación inicial propuesta de la reforestación contempla de 800 a 1000 árboles/hectárea.

Estas operaciones de revegetación, reforestación y adecuación paisajística se realizarán, en lo posible, con simultaneidad a las operaciones de obra, minimizando el tiempo de permanencia de las superficies denudadas sin tratamiento de protección y deberán estar terminadas antes de la recepción provisional de las obras.

Se indica además que se diseñará un Plan de Mantenimiento que incluya todas las operaciones (abonado, reposición de mallas, riegos, etc.) necesarias para la implantación y desarrollo satisfactorio de las siembras y plantaciones, tanto durante la ejecución de las obras como en su plazo de garantía, que incluirá los dos periodos vegetativos posteriores a la finalización de los trabajos.



En cuanto a las especies de fauna se incluye un inventario de campo mediante la realización de 5 visitas en primavera, entre el 30 de mayo y el 21 de junio de 2023, identificándose las siguientes especies de aves, entre otras, Urraca (*Pica pica*), Milano negro (*Milvus migrans*), Vencejo común (*Apus apus*), Mirlo (*Turdus merula*), Jilguero (*Carduelis carduelis*), Gorrión común (*Passer domesticus*), Paloma torcaz (*Columba palumbus*), Paloma bravía (*Columbia livia*), Aguilucho lagunero (*Circus aeroginosus*), Buitre leonado (*Gyps fulvus*) y Andarrios (*Actitis hypoleucos*) Se encontró además población elevada de conejo (*Oryctolagus cuniculus*), y presencia de gato asilvestrado y meloncillo (*Herpestes ichneumon*).

El estudio de fauna destaca que la zona de estudio es un terreno fragmentado, que ofrece limitados hábitats disponibles para la fauna, y que en algunos puntos se producen frecuentes atropellos de mustélidos, y accidentes de colisión y electrocución de avifauna con tendidos eléctricos. Concluye el estudio afirmando que los principales aspectos adversos sobre la fauna se deben al deterioro y fragmentación de hábitats. Considera que hay una gran variedad florística (normalmente especies ornamentales invasoras, de origen antrópico, por cercanía a núcleos urbanos) y faunística, instalada en la zona sobre una topografía artificial (frecuentes movimientos de tierras) y concentrada en humedales artificiales. Se ve relevante igualmente la población elevada de conejos presas habituales de aves y mustélidos, y otras especies de interés instaladas en zonas húmedas naturales o artificiales.

La Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal informa que todas las alternativas atraviesan una zona de uso habitual (campeo, descanso, alimentación, dormitorios, nidificación, refugio, migración) de numerosas especies de fauna, algunas de las cuales se encuentran incluidas en los catálogos de especies amenazadas de fauna y flora silvestres regional y nacional. Se trata de una zona de interés para aves esteparias señalando que se encuentran actualmente en una situación muy preocupante, con importantes declives poblacionales en los últimos años, y se considera uno de los grupos más amenazados a escala nacional, estableciendo dicha Dirección General condiciones para minimizar tales impactos, las cuales han sido incluidas en la presente Resolución.

El promotor contempla medidas de minimización de impacto en la fauna centradas en el control de la superficie de ocupación y disminución del efecto barrera, control de vertidos, restricciones temporales a la actividad de obra, o introducción de puntos de agua, o pantallas acústicas para minimizar el impacto acústico y visual de la carretera sobre la fauna.

La eliminación de la cubierta vegetal, soporte de hábitats para la fauna característica de la zona supone afecciones igualmente sobre la misma. Una vez analizada la longitud del trazado, la superficie de nueva ocupación y los tipos de hábitats afectados (cultivos cerealísticos/pastizal-matorral) el promotor concluye que la alternativa 4 que sería la de mayor superficie de ocupación sería la que menos espacio invade del área protegida, pues el desdoblamiento de la carretera actual se desarrolla al este de la misma, con menor afección a la Red Natura 2000. Valora en cualquier caso el impacto para las 4 alternativas como severo.

También pueden producirse cambios en el comportamiento de las especies de fauna como consecuencia de la presencia de maquinaria y realización de los trabajos durante la fase de obra, así como efecto barrera y riesgo de atropello durante la fase de explotación. El promotor valora el impacto como compatible con la aplicación de las medidas preventivas previstas (obras de drenaje transversal, pasos superiores, instalación de rampas en las cunetas, batidas de fauna o restricción de actividades tales como desbroces, excavaciones y demoliciones desde marzo hasta julio, entre otras).

En el tramo objeto del proyecto, la carretera M-121 hace de límite sureste de la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) "Estepas Cerealistas de los ríos Jarama y Henares" y de la Zona Especial de Conservación (ZEC) "Cuencas de los ríos Jarama y Henares", de manera que estos espacios quedan en su lado Oeste (margen izquierda). Por ello, el EsIA también incluye un estudio específico para valorar las repercusiones del proyecto en la Red Natura 2000.



En esta evaluación de posibles impactos, el promotor especifica que se ha prestado especial atención a los hábitats de interés comunitario y a las especies animales que motivaron la inclusión de los espacios en la red y que la identificación de los objetivos de conservación de la Red Natura 2000 se realiza en base a la información contenida en los "Formularios Oficiales de Red Natura 2000". El promotor valora las afecciones producidas por las actuaciones proyectadas como compatibles con los valores de conservación que han propiciado la designación de los espacios en la red Natura 2000 indicando que se desarrollarán una serie de medidas preventivas y correctoras minimizadoras.

B&C BIENESTAR Y CONFORT, S.L., CIPSA NORTE, S.L. y Promociones Santa Rosa, S.L. indica que el proyecto plantea la construcción de un carril bici en el lindero que comparten las parcelas 87, 86, 84-a, 83 y 82 del polígono 6 y que *la construcción del carril bici sobrepasa la huella de la carretera M-121 actual, límite de la ZEPA "Estepas Cerealistas de los ríos Jarama y Henares*. La Dirección General de Carreteras indica que se ha planteado un proyecto independiente de carril bici compatible con la alternativa 4 de trazado de la duplicación de la carretera M-121 que cuenta con informe favorable, con condiciones, del órgano ambiental.

Respecto a otras superficies con valores ambientales, afectadas por el proyecto, cabe citar la IBA 74 (Talamanca-Camarca), que está presente principalmente en los Tramos 1 y 2 de todas las alternativas de la duplicación de la carretera y el Corredor Ecológico Primario Oriental de la Comunidad de Madrid, en los tramos de Meco y Alcalá de Henares, que es cruzado por la vía en toda su extensión. La Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal establece para estas zonas esenciales para el desarrollo de la actividad biológica de las especies esteparias del sureste de la Comunidad de Madrid una serie de medidas de protección para minimizar afecciones a las mismas.

En cuanto al paisaje, en la zona de estudio se distinguen las unidades de paisaje: La Campiña y Zonas Urbanas de Alcalá y Meco de calidad y fragilidad visual media-baja.

El promotor indica que durante la fase de construcción de la duplicación de calzada proyectada, el impacto sobre el paisaje es debido a las obras de despeje y desbroce, movimiento de tierras, zonas de préstamo y canteras e instalaciones auxiliares, valorando el EsIA este impacto como compatible para todas las alternativas. Durante la fase de explotación la principal causa de impactos se deberá a la intrusión visual de la propia infraestructura. Para valorarla, el EsIA analiza las superficies totales de taludes generadas, las alturas máximas y medidas de desmontes y terraplenes, y el número de estructuras previstas (pasos superiores, nuevos enlaces y ramales), que son los elementos que mayor intrusión visual producen, valorando el impacto como moderado contando con que se llevarán a cabo las medidas de restauración ambiental y paisajística necesarias para su integración en el entorno.

La traza de la M-121 discurre a su inicio en Alcalá de Henares por suelo urbanizable programado y antes de su intersección con la R2, a la izquierda, atraviesa un área de suelo no urbanizable protegido que presenta uso agrícola en producción y, a la derecha, suelo urbanizable programado de acuerdo con el Plan General de Ordenación urbana de 1991 y cuando la traza de la M-121 llega al municipio de Meco, discurre por una zona de suelo urbanizable sectorizado hasta llegar al centro del municipio (suelo urbano) de acuerdo con el Plan General de Ordenación Urbana de 2009.

El promotor indica que como consecuencia de la creación de la nueva infraestructura, será necesaria la actualización del planeamiento territorial de los municipios afectados. Por un lado, el municipio de Meco ya ha incluido la duplicación de la calzada de la carretera M-121 en la Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Meco nº2 y de la ordenación pormenorizada del sector SUS-AE1 dividido en dos sectores Este-Oeste. La conexión con el sector SUS-AE1 se resuelve mediante una glorieta que conectaría con la M-121 duplicada, por otro, Alcalá de Henares, que en la actualidad está redactando una revisión de su Plan General de Ordenación Urbana y que está en fase de Estudio Informativo, tendrá que recoger en esta revisión las modificaciones derivadas de la duplicación de la calzada.



En este sentido el Ayuntamiento de Alcalá de Henares considera que no se tiene en cuenta que el tramo 1 discurre por terrenos urbanos consolidados, por lo que tanto las zonas de dominio público como las zonas de protección de la carretera establecidas a juicio de ese Ayuntamiento no se corresponden con las propias a establecer en esos sectores del Plan General de Ordenación Urbana. Indica igualmente que las nuevas líneas de protección delimitadas se solapan con edificaciones ejecutadas de acuerdo con lo previsto en el Plan Parcial vigente, por lo que considera que debe revisarse la delimitación de dichas zonas atendiendo a su consideración de suelo urbano consolidado cuyas edificaciones ya están ejecutadas.

El promotor responde que un estudio informativo no es la figura más adecuada para establecer las zonas de dominio público y protección de la carretera. No obstante, dado que en el Avance del Plan de Carreteras redactado por la Comunidad de Madrid se han definido las travesías y tramos urbanos de las carreteras autonómicas junto con las zonas de dominio público y de protección, el proyecto de construcción de la duplicación recogerá estas delimitaciones,

El Ayuntamiento de Alcalá de Henares además considera a la carretera como un obstáculo para la conexión entre los sectores 20B “Universidad” y 115B en ese tramo. El Ayuntamiento manifiesta su preocupación por la permeabilidad del tránsito peatonal fundamentalmente en el tramo desde el inicio de la duplicación (P.K. 0+000) hasta la actual glorieta de acceso a la Universidad (P.K. 0+750), proponiendo la ejecución de una pasarela en una zona intermedia.

El promotor igualmente indica que en el proyecto constructivo se reevaluarán las necesidades de permeabilidad peatonal en las zonas de actuación.

Tanto el Ayuntamiento de Alcalá de Henares como el de Meco consideran que el Estudio Informativo contiene datos desactualizados sobre el ordenamiento municipal indicando el promotor que el proyecto constructivo tendrá en cuenta el planeamiento aprobado definitivamente, las conexiones autorizadas por la Dirección General de Carreteras y se actualizará la información correspondiente,

En cuanto al Patrimonio Cultural, la Dirección General de Patrimonio Cultural y Oficina del Español, señala en su informe que el proyecto no afecta a bienes incluidos en el catálogo de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid. No obstante, hace referencia al artículo 62.2 de la Ley 8/2023, de 30 de marzo, de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid, en caso de hallazgo casual de restos de valor histórico y arqueológico/paleontológico durante la realización de las obras.

El promotor señala que, independientemente de la no existencia de elementos inventariados y catalogados, pueden existir nuevos yacimientos, actualmente desconocidos, que pueden verse afectados durante la fase de construcción de la infraestructura.

Por otra parte, el ámbito del proyecto incluye un tramo de la vía pecuaria “Cañada del Listón”, en el término municipal de Alcalá de Henares y “Colada del Listón”, en el término municipal de Meco. Ambas vías pecuarias son contiguas y paralelas conformando una única vía que tiene como eje el límite de ambos términos municipales.

El EsIA detalla la afeción a dicha vía pecuaria para cada una de las alternativas planteadas, realización de un paso inferior de 12 m de ancho para cruzar bajo el nuevo trazado, manteniendo el paso a nivel del antiguo trazado que se considera vía de servicio (alternativa 1), desvío de la vía pecuaria, ejecución de un paso superior para uno de los ramales y paso inferior para el otro (alternativa 2), modificación y reposición de la vía pecuaria y construcción de un paso superior (alternativa 3) o realización de un paso inferior para cruzar bajo el nuevo trazado en el cruce de “Colada del Listón” (Alternativa 4).



El Ayuntamiento de Alcalá de Henares entiende que el mantenimiento del paso de la “Colada del Listón” incumple con lo establecido en el artículo 28 de la Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid y con lo establecido en el artículo 26 del Decreto 7/2021, de 27 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.

El Área de Vías Pecuarias considera que la alternativa más adecuada para el mantenimiento de los usos en dominio público pecuario así como la integridad del mismo es la alternativa 3, al suponer una menor afección y subsanar el problema generado por el actual trazado de la M-121 que corta la vía pecuaria, no obstante indica que en caso de realización de las alternativas 1 o 4 se deberá contemplar en las mismas la realización de un paso a nivel en el trazado de la actual M-121 que se va a mantener como vía de servicio.

En este sentido, el promotor señala que el proyecto constructivo que se redactará una vez obtenida la DIA, tendrá en cuenta todas las consideraciones fijadas por el Área de Vías Pecuarias en su informe y que cualquier actuación sobre el dominio público pecuario será sometida a la conformidad del Área de Vías Pecuarias.

Las características básicas de las alternativas, ya citadas, son las siguientes, agrupadas en la siguiente tabla:

CONCEPTO	ALTERNATIVAS			
	1	2	3	4
Ocupación				
Longitud (m)	4.120,04	4.146,91	4.132,59	4099.96
Superficie ocupación (m ²)	283.468	276.701	249.999	327.448
Superficie de expropiación (m ²)	215.222	208.455	181.753	259.202
Superficie RN 2000 (m ²)	47.412	58.967	53.710	45.027
Movimiento de tierras (m³)				
Tierra vegetal + desbroce	162.372	147.218	137.592	151.213
Desmonte	161.306	176.265	144.967	238.204
Terraplén	247.470	157.731	157.743	190.463
Desmonte aprovechable	154.773	169.126	139.096	228.556
Afección a la vegetación				
Número de árboles	1.516	1.169	1.215	1.113
Cultivos cerealísticos	59.529	46.769	63.336	55.281
Pastizal/matorral	68.767	91.508	58.941	104.062

El Servicio de Prevención de Incendios de la Agencia de Seguridad y Emergencias Madrid 112 indica que será de aplicación en Seguridad en caso de incendios, el CTE DB-SI 5, (Accesibilidad, intervención de bomberos, anchos de viales, rotondas, fondos de saco, resistencia del firme y punzonamientos, etc.). Destaca que este código técnico, establece respecto a los trazados de las glorietas en los tramos curvos, que el carril de rodadura debe quedar delimitado por la traza de una corona circular cuyos radios mínimos deben ser 5,30 m y 12,50 m, con una anchura libre para circulación de 7,20 m. También expone que dentro del ámbito de actuación hay proximidad de terrenos forestales, por lo que se deberán tener en cuenta las medidas preventivas establecidas en el Plan Especial de Protección Civil de Emergencia por Incendios Forestales en la Comunidad de Madrid (INFOMA), especialmente durante la ejecución de las obras y el uso de maquinaria.

El promotor hace constar que el proyecto constructivo de la duplicación de la carretera M-121 que se redactará una vez obtenida la DIA, tendrá en cuenta todas las consideraciones fijadas por la Dirección General de la Agencia de Seguridad y Emergencias en su informe.

En cuanto a los servicios afectados, la Mancomunidad de Aguas del Sorbe detecta incorrecciones en servicios afectados de infraestructuras hidráulicas, gestionados por la Mancomunidad (tuberías, galerías, cámaras, seccionamientos, casetas, ventosas o desagües).



Informa que estos elementos suministran en Alta a los depósitos de Alcalá de Henares, de las que depende el abastecimiento a toda la población del municipio por lo que la interrupción en cualquiera de las conducciones y elementos mencionados pondría en riesgo el suministro de agua potable al municipio, aspecto a tener en cuenta al redactar el proyecto constructivo.

El promotor responde especificando que en la redacción del proyecto constructivo de la duplicación de la carretera tendrá en cuenta todas y cada una de las redes de servicio que pudieran verse afectadas por dicha actuación y se contactará con cada una de las compañías suministradoras para gestionar la actuación que se considere más recomendable para garantizar el suministro de servicios durante y después de las obras.

B&C BIENESTAR Y CONFORT, S.L., CIPSA NORTE, S.L. y Promociones Santa Rosa, S.L. alegan que sobre la parcela 84, se ejecutó la glorieta de acceso al Politécnico de la Universidad de Alcalá de Henares sin el correspondiente expediente expropiatorio, afectando a bienes y derechos clasificados como urbanos, propiedad de alguna o de todas (según los casos) de estas Sociedades y ahora, su alteración, debe tener en cuenta la situación de origen. Señalan igualmente que de acuerdo con el estudio informativo se realizaron ensayos geotécnicos sobre las parcelas 82, 83, 84-a y 87 del polígono 6, sin contar con el permiso de la propiedad, que se ha realizado una delimitación incorrecta de la propiedad en las parcelas 84-a y 87 y que el estudio informativo no prevé mecanismos de reposición de los servicios existentes ni los accesos para suministros de las parcelas 82, 83, 84-a y 87 del polígono 6, que se ven afectados

El promotor señala a este respecto que el proyecto constructivo irá acompañado del correspondiente proyecto de expropiaciones en el que se tendrá en cuenta la afección a las parcelas colindantes, actualizará la información que corresponda y tendrá en cuenta la reposición de todas las redes de servicios que se vean afectadas, así como los accesos a parcelas colindantes de acuerdo con la normativa técnica de aplicación.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid indica que no se ha aportado Estudio de tráfico y capacidad, tal y como exige y el artículo 36.9 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, por lo que se considera necesario la presentación un Estudio de tráfico y capacidad en el que se evalué la incidencia de la actuación en el nivel de servicio de la glorieta de la margen izquierda del enlace del p.k. 32+100 de la autovía A-2. En este sentido se pronuncia igualmente el Ayuntamiento de Alcalá de Henares que indica que el estudio de tráfico aportado se elabora con datos del año 2016, pronosis del año 2019 y año de puesta en servicio de 2022, considerándolo obsoleto y no representativo de la realidad, y en el que no se evalúa el nivel de servicio en el inicio de la M-121, glorieta del enlace de la A-2. El Ayuntamiento de Meco también apunta a que el estudio de tráfico incluye un plano de calificación del Plan General de Meco no actualizado.

El promotor indica a este respecto que en el proyecto de construcción que se redacte se actualizará este estudio. La glorieta de enlace con la A-2 no ha sido integrada en el estudio informativo por estar fuera del ámbito de actuación. No obstante, a petición de la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, en el proyecto de construcción se incluirá un estudio específico de este enlace, además de mapas con los Planes Generales vigentes actualizados.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid considera igualmente que debe evaluarse que la parada de autobús propuesta a la salida de la glorieta del enlace hacia la carretera M-121 no supone una afección significativa al nivel de seguridad viaria de la citada glorieta, debiendo situarse además a la distancia mínima requerida de parada (mínimo 60 m) desde la salida de la glorieta del enlace, de acuerdo a lo establecido en la Orden de 16 de diciembre de 1997 por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicios y en la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras.

Además señala que, dentro de la zona de limitación a la edificabilidad, definida en el artículo 33 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, incluidas las que se desarrollen en el



subsuelo, o cambio de uso, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones o instalaciones ya existentes. Informa que la línea límite de edificación generada por la glorieta de la margen izquierda del enlace de A-2 es de 50 m desde arista de calzada (línea blanca), conforme a lo establecido en el artículo 33.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

El promotor señala a este respecto que en el proyecto constructivo de la duplicación se tendrán en cuenta todas las prescripciones recogidas en el informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid y que dicho proyecto será sometido al procedimiento de autorización que se señala en el informe, por lo que la Demarcación podrá comprobar la funcionalidad y afecciones a su red.

Por último, el EsIA incluye el Plan de Seguimiento y Vigilancia Ambiental. Este contará con un sistema que asegure el cumplimiento de las indicaciones y medidas preventivas, correctoras y compensatorias contenidas en el EsIA, señalando que el control y seguimiento de las medidas son responsabilidad de la Dirección Facultativa, quien nombrará un Director de Obra, responsable de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del Plan de Vigilancia y de la emisión de los informes técnicos periódicos pertinentes, y de su remisión al órgano administrativo competente.

El Plan de Seguimiento y Vigilancia Ambiental incluye los informes necesarios (obligatorios, excepcionales y complementarios) y su periodicidad. Se establecen los objetivos de la vigilancia, actuaciones a realizar, lugar de inspección y periodicidad de la misma, indicadores de realización y umbrales de alerta, medidas correctoras y documentación a emitir tanto en fase de obra como en fase de explotación.



DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO “DUPLICACIÓN DE LA CALZADA DE LA CARRETERA M-121 TRAMO A-2 ALCALÁ DE HENARES-MECO”, PROMOVIDO POR LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

De conformidad con lo dispuesto en el Art. 41 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y a los solos efectos ambientales, habiendo sido cumplidos los trámites establecidos y teniendo en cuenta todos los aspectos e informes relacionados en los antecedentes, procede formular DIA **favorable** con condiciones a la realización de la **Alternativa 4** del proyecto “Duplicación de la calzada de la carretera M-121 tramo A-2 Alcalá de Henares-Meco”, promovido por la Dirección General de Carreteras, considerando que:

Para la redacción de la presente DIA se ha tenido en cuenta lo siguiente:

- La carretera M-121 es una carretera de antiguo trazado, no adaptada a la vigente normativa de trazado “Norma 3.1 IC. Trazado (Orden FOM/273/2016 de 19 de febrero de 2016) en lo que se refiere tanto a los parámetros de diseño de la propia vía como en lo que se refiere a accesos, conexiones y enlaces.
- Para dar solución a los problemas de capacidad y seguridad de la vía se plantea la duplicación de calzada, procurando el máximo aprovechamiento de la plataforma actual, en un tramo de 4,2 km de longitud, desde su enlace con la A-2 hasta la entrada al centro urbano de Meco.
- El promotor informa que el proyecto constructivo de la duplicación de la carretera M-121 tendrá en cuenta el proyecto del carril bici informado con fecha 14 de noviembre de 2023 y planteará los tramos de reposición del carril bici que se vean afectados por las obras de duplicación de la carretera. Tal carril bici se ejecutará de manera independiente y no forma parte de la presente DIA.
- Tras la valoración de impactos ambientales el EsIA muestra que la alternativa 4 es la que menor impacto genera, seguido de la alternativa 1, una vez ponderada la magnitud de todos los impactos en fase de construcción y explotación. Además, la alternativa 4 respecto a la alternativa 1, potencialmente aportará mayor seguridad vial y un mejor encaje en los planeamientos urbanísticos vigentes y/o en proyección de Alcalá de Henares y Meco.
- Se dispone de informe de la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal en el que se concluye que las actuaciones contempladas en la alternativa 4 no contravienen la normativa competencia de esa Dirección General y no es probable que las mismas puedan afectar de forma apreciable, directa o indirectamente, a espacios Red Natura 2000, ni tengan efectos significativos sobre espacios naturales protegidos, montes en régimen especial o zonas húmedas y embalses protegidos u otros valores naturales propios de la competencia de esa Dirección General siempre y cuando se cumplan una serie de condiciones que han sido incluidas en la presente DIA.
- La Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal establece un conjunto de medidas compensatorias a través del Desarrollo de un Programa Agroambiental para el fomento de cultivos compatibles con la presencia de aves esteparias en la Comunidad de Madrid. (Recogidas en el Anexo III de esta Resolución)
- En cuanto a la afección a terreno forestal, esa Dirección establece igualmente las condiciones para llevar a cabo las medidas compensatorias 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. (Recogidas en el Anexo II de esta Resolución).
- El promotor señala que el proyecto constructivo tendrá en cuenta todas las consideraciones fijadas por el Área de Vías Pecuarias en su informe y que cualquier actuación sobre el dominio público pecuario será sometida a la conformidad del Área de Vías Pecuarias



- Las cuatro alternativas, implicarán beneficios socioeconómicos, tanto por los tiempos empleados, el incremento de la seguridad de la población, la considerable mejora en la accesibilidad, e incluso la mejora de aspectos económicos si se tiene en cuenta el futuro desarrollo de Meco que tendrá su apoyo en la duplicación de la M-121.

En la formulación de la presente DIA se tienen en cuenta las características y circunstancias del proyecto expuestas, con el objetivo de tratar de conseguir que se desarrolle sin que se produzcan afecciones significativas al medio ambiente y con el mínimo impacto sobre el entorno y la máxima seguridad vial para la población.

A este respecto, se deberán cumplir todas las medidas preventivas y correctoras que contiene el Estudio de Impacto Ambiental, 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 la presente DIA.

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 al inicio de las obras se deberá contar con las siguientes autorizaciones/informes favorables:

- De la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, para todas aquellas actuaciones que afecten a las zonas de protección de la red viaria estatal.
- De la Confederación Hidrográfica del Tajo para la realización de vertidos a cauce.
- Del Área de Vías Pecuarias de la Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación respecto a la afección al dominio público pecuario (“Colada del Liston”).
- De la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal en caso de corta o poda de especies forestales arbóreas o arbustivas, así como para la realización de las medidas compensatorias por pérdida de terreno forestal y por afección a corredor ecológico, de acuerdo con lo señalado en los puntos 6.2 y 7. 11 de la presente Resolución.
- Conformidad técnica de la Mancomunidad de Aguas del Sorbe respecto de las afecciones y soluciones adoptadas respecto de las infraestructuras hidráulicas afectadas.
- De los Ayuntamientos de Alcalá de Henares y Meco con relación a sus planeamientos urbanísticos, infraestructuras afectadas, etc.
- Conformidad técnica respecto a afecciones y soluciones adoptadas de todas las compañías que gestionen infraestructuras existentes en la zona del proyecto tales como líneas eléctricas, líneas de telecomunicaciones, gasoductos/oleoductos, otros elementos hidráulicos, saneamiento, etc. que sean potencialmente identificados.

1.2. De forma previa al comienzo de las obras, se notificará a esta Consejería la fecha de inicio de las mismas.

2. CONDICIONES GENERALES DE DISEÑO Y FUNCIONAMIENTO.

2.1. En el Proyecto de Construcción

- ✓ Se deberán diseñar, valorar y presupuestar las medidas ambientales enunciadas en la presente Resolución, así como las recogidas en el EsIA siempre que no contravengan a las anteriores, las medidas de restauración ambiental e integración paisajística y las actuaciones comprendidas en la ejecución del Plan de Vigilancia Ambiental.



- ✓ Se incluirá, tal y como se recoge en el EslA un estudio hidrogeológico completo para determinar en profundidad, secciones proyectadas que pudieran cortar el nivel freático, zonas de recarga y descarga, naturaleza ganadora o perdedora del cauce asociado, o flujos preferentes en la citada zona superficial del acuífero, con el objeto de determinar las zonas óptimas de drenaje e impermeabilización a establecer en el proyecto, en la fase de ejecución o potenciales zonas inundables, o zonas óptimas de drenaje permanente evitando alterar la calidad de las aguas (superficiales/subterráneas) o la conectividad del acuífero.
 - ✓ Se realizará un análisis del ruido previsto tanto para la fase de obra como para la de explotación estableciendo como zonas de especial consideración viviendas, Hospitales, o la Biblioteca Nacional, Universidad de Alcalá y espacios protegidos Red Natura 2000, y definiendo las medidas preventivas y correctoras que resulten necesarias.
 - ✓ Según informe de la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal, al objeto de preservar la conectividad ecológica del corredor ecológico primario Oriental, se instalarán los pasos de fauna que sean precisos para evitar y reducir molestias a la fauna. Se estima conveniente seguir las “Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales”, editado por el Ministerio de Fomento (2006 o más actuales).
 - ✓ Las medidas de restauración ambiental e integración paisajística deberán alcanzar el mismo nivel de definición que el Proyecto de Construcción y formarán parte de éste, integrándose la planificación de las labores de restauración ambiental en el plan de obra general, que incluirá, al menos la restauración y revegetación de las márgenes de la carretera, los taludes (tanto de desmonte como de terraplén), zonas auxiliares, y parques de maquinaria.
 - ✓ Según lo indicado por la Dirección General de Agricultura, Ganadería y Pesca, Área de Vías Pecuarias, se deberá contemplar en la alternativa 4 la realización de un paso a nivel en el trazado de la actual M-121 que se va a mantener como vía de servicio, con el cruce de la Vía Pecuaria “Colada del Listón”, atendiendo a las normas previstas en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, en la Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, y lo establecido en el Decreto 7/2021, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.
 - ✓ Según lo informado por el Ayuntamiento de Alcalá de Henares, no se podrá conectar la red de drenaje de la carretera con la red de saneamiento de dicho Ayuntamiento, recomendándose la introducción de sistemas de drenaje sostenible.
 - ✓ Según lo solicitado por el Ayuntamiento de Alcalá de Henares, se estudiará la conveniencia de instalar una pasarela peatonal entre el inicio de la duplicación (P.K. 0+000) y la actual glorieta de acceso a la Universidad (P.K. 0+750).
 - ✓ Se deberán recoger las limitaciones y condicionantes que establezcan los diferentes prestadores de los servicios, de las infraestructuras de gas, de abastecimiento, de saneamiento, viarias, etc., de tal manera que se eviten posibles afecciones sobre dichas infraestructuras, en particular aquellas señaladas en el informe emitido por la Mancomunidad de Aguas del Sorbe. En todo caso, las infraestructuras afectadas serán adecuadamente repuestas a la mayor brevedad posible.
- 2.2. Una vez finalizada la vida útil del proyecto, se procederá al desmantelamiento de las instalaciones, la retirada de todos los elementos asociados y la restauración de todas las zonas afectadas. De forma previa a su ejecución, deberá disponerse de informe favorable de esta Consejería, para ello se remitirá a esta Consejería documentación sobre las obras a ejecutar, duración prevista, volumen de residuos a generar y gestión prevista para dichos residuos, así como proyecto de restauración.



- 2.3. Según se establece en la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental, cuando el titular resulte responsable, se deberán adoptar y ejecutar las medidas necesarias de prevención, de evitación y de reparación de daños medioambientales y sufragar sus costes, cualquiera que sea la cuantía.

3. CONDICIONES RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE

- 3.1. En el caso de instalarse plantas de tratamiento de materiales, éstas 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 a los criterios de calidad del aire.
- 3.2. Se tomarán cuantas medidas sean necesarias para minimizar la producción y dispersión del polvo durante las obras. Así, el transporte de los materiales se llevará a cabo en camiones con las cajas cubiertas con lonas, se adecuará la velocidad de circulación de los vehículos (20 km/h de acuerdo con lo indicado en el EsIA) y se realizarán los riegos necesarios de los caminos que soporten el tráfico rodado y de los acopios de material en el momento en que la emisión de las partículas se haga perceptible. En días de viento intenso, se evitará la realización de cualquier tipo de trabajo que implique el movimiento de áridos (excavación, operaciones de carga y descarga u otros).

Se minimizará la altura de caída de tierras tanto en la obra como a los volquetes de los camiones y los acopios. Los acopios de áridos estarán protegidos de la acción del viento. En el caso de acopios de tierras y de RCD en las instalaciones auxiliares, se protegerán de la acción del viento mediante muros cortavientos o lonas perimetrales.

- 3.3. En todo caso, 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.

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.

- 3.4. Los equipos susceptibles de generar vibraciones se instalarán de manera que éstas se minimicen (con separadores elásticos, bancadas antivibratorias u otros dispositivos).
- 3.5. Para garantizar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos en el RD 1367/2007 se instalarán al menos las pantallas acústicas previstas en el EsIA en el margen izquierdo del trazado propuesto, entre los PPKK 0+240 y 0+700, y en el margen derecho del trazado propuesto, entre los PPKK 0+500 y 0+740, y entre los PPKK 1+340 y 1+800.
- 3.6. De acuerdo con lo indicado por la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal, en el caso de iluminación exterior, las luminarias se diseñarán y ubicarán de tal forma que se prevenga la contaminación lumínica evitando el flujo lumínico radiado por encima del plano horizontal (flujo hemisférico superior), la intrusión lumínica en zonas con vegetación que son refugio de la fauna y el deslumbramiento. Utilizar luminarias que tengan el vidrio refractor de cerramiento plano y transparente, para evitar afectar los hábitos de las especies nocturnas.



4. CONDICIONES RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DE LOS SUELOS Y LAS AGUAS

- 4.1. Las obras se llevarán a cabo dentro de las superficies previamente delimitadas y señalizadas a tal fin en el replanteo de la obra, evitando afectar a zonas húmedas tanto temporales como permanentes. No se permitirá que la maquinaria invada otros terrenos. En dichas zonas se llevarán a cabo todas las acciones necesarias para la ejecución de las obras (parque de maquinaria, instalaciones auxiliares, acumulación provisional de restos de excavación, acopio temporal de tierra vegetal, almacenamiento de materiales de obra, tránsito de maquinaria y vehículos de obra, zonas de aparcamiento y cualquier otra instalación necesaria para realizar la obra).
- 4.2. Las zonas de instalaciones auxiliares (ZIAs) se localizarán en las dos localizaciones propuestas en el EsIA y tal y como queda recogido en dicho documento, en el caso de ser necesaria una nueva ubicación se realizará un estudio detallado de ubicación a fin de localizarlos en zonas de mínima afección ambiental, que no alberguen valores naturales significativos ni impliquen riesgos de contaminación del suelo o de las aguas superficiales o subterráneas, preferentemente en terrenos desprovistos de vegetación arbórea y arbustiva, quedando excluidos para este fin los terrenos incluidos en Red Natura 2000 con los que linda la carretera por su margen izquierda, así como los incluidos en vías pecuarias.
- 4.3. Las instalaciones auxiliares contarán con una red de drenaje que recoja posibles vertidos ocasionales y los conduzca a una balsa de decantación provisional. 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.
- 4.4. Para garantizar la protección de los suelos y recursos hídricos frente a vertidos, productos químicos y residuos peligrosos, queda prohibido la disposición de puntos limpios, el lavado de cubas de hormigón, así como la limpieza, el repostaje y el mantenimiento de vehículos y maquinaria en la zona de obras, debiéndose realizar dichas labores en instalaciones externas autorizadas para tal fin.

En todo caso, si durante la fase de obras resultase necesario realizar labores de 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.

- 4.5. Si accidentalmente se produjera algún vertido de materiales grasos, aceites o hidrocarburos, u otros residuos peligrosos, en la zona de trabajo, se procederá a recogerlos, junto con la parte afectada de suelo, para su tratamiento en centros autorizados.
- 4.6. Se retirará, almacenará y conservará la tierra vegetal (mínimo 0,3 m) para su uso posterior en labores de restauración, acopiándose en montículos o cordones de altura máxima de 2 m, evitándose su compactación y erosión hídrica y eólica, y procediendo a su abonado y semillado con especies leguminosas en la siguiente temporada propicia, no retardando su reposición más tiempo del impuesto por las labores previas de preparación y acondicionamiento de los terrenos.
- 4.7. Los acopios de productos de excavación no se situarán en terrenos con pendientes con el fin de asegurar la máxima estabilidad y minimizar los procesos erosivos. Se dispondrán drenajes, barreras de contención de tierras, mallas, soleras de piedra, bajantes y otras actuaciones específicas en las zonas que previsiblemente pueden ser afectadas por procesos erosivos. En todo caso, la escorrentía encauzada evacuada de la zona de obras contará con elementos de retención de sólidos en suspensión, como balas de paja o similar, que evite su transporte



fuera del área de actuación.

- 4.8. De acuerdo con lo señalado en el EsIA, las actuaciones deberán restringirse a los caminos existentes evitando la apertura de nuevos caminos. Si esto no fuera posible, se diseñarán los caminos auxiliares de nueva apertura de manera que queden adaptados al terreno, minimizando la afección a la vegetación existente y evitando taludes de excesiva pendiente.
- 4.9. 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.
- 4.10. Todos 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.
- 4.11. 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, debiendo realizarse mediante cabinas de WC químicas que se limpiarán con la periodicidad adecuada o a instalaciones conectadas al sistema municipal de alcantarillado.
- 4.12. En la ejecución de las obras se deberán adoptar medidas de seguridad para prevenir roturas, infiltraciones y contaminación de la red de abastecimiento de los municipios implicados.

5. CONDICIONES RELATIVAS A LA GESTIÓN DE LOS RESIDUOS.

- 5.1. De acuerdo con las directrices de la política medioambiental de la Comunidad de Madrid, y en aplicación de la legislación vigente europea y estatal en materia de residuos, se fijará como objetivo prioritario la minimización de la generación de residuos durante las obras, aplicando para ello todas las medidas que se estimen oportunas y buscando siempre aquellas opciones en los procedimientos y en la selección de materiales que faciliten su consecución.
- 5.2. En cuanto a la generación y gestión de residuos, será de aplicación al respecto lo dispuesto en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, y en la Ley 1/2024, de 17 de abril, de Economía Circular de la Comunidad de Madrid, con especial interés lo referente a la separación en origen de los mismos sean éstos de tipo inerte, urbanos o peligrosos. En ningún caso se abandonarán residuos de cualquier naturaleza.

La separación en origen de los residuos de construcción y demolición deberá hacerse en todo caso, independientemente de las cantidades generadas. Conforme al artículo 30.2. de la Ley 7/2022, de 8 de abril, a partir del 1 de julio de 2022, los residuos de la construcción y demolición no peligrosos deberán ser clasificados en, al menos, las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso.

Para facilitar que la demolición se lleve a cabo de forma selectiva como es obligatorio a partir del 1 de enero de 2024, se deberá disponer de libros digitales de materiales empleados en las nuevas obras de construcción.

- 5.3. La gestión de las tierras de excavación y de los residuos inertes se llevará a cabo según lo establecido en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, Ley 1/2024, de 17 de abril, de Economía Circular y la Orden 2726/2009, de 16 julio, que regula la gestión de los residuos de construcción y demolición en la Comunidad de Madrid.



Igualmente, en caso de relleno con materiales externos (código LER 17 05 04) será de aplicación lo dispuesto 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 APM/1007/2017, de 10 de octubre, sobre normas generales de valorización de materiales naturales excavados para su utilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquellas en las que se generaron.

En su caso, se llevará un libro registro a disposición de las autoridades competentes en el que queden reflejados los siguientes datos de los aportes externos de tierras: procedencia, volumen, tipología, responsable y matrícula del vehículo de transporte.

- 5.4. Los aceites usados se gestionarán de conformidad con lo dispuesto en la citada normativa y en el Real Decreto 679/2006, de 2 de julio, por el que se regula la gestión de los aceites industriales usados.
- 5.5. Los residuos peligrosos y no peligrosos que se produzcan serán almacenados y manipulados en la zona de instalaciones auxiliares, debiendo disponer para ello de un área con solera impermeabilizada y sistemas de recogida de efluentes y, para los residuos peligrosos, además contará con techado. No se almacenará ningún residuo en zonas no impermeabilizadas.
- 5.6. Todos los contenedores o sacos industriales que se utilicen en las obras tendrán que estar identificados según el tipo de residuo o residuos que van a contener. Estos contenedores tendrán que estar marcados con su razón social, además del número de inscripción en el registro de transportistas de residuos
- 5.7. Se prohíbe el depósito en vertedero de RCDs susceptibles de valorizar, que no hayan sido sometidos a alguna operación de tratamiento previo de acuerdo con la Orden 2726/2009 de 16 de julio, de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio, por la que se regula la gestión de los residuos de construcción y demolición en la Comunidad de Madrid
- 5.8. En ningún caso se crearán escombreras ni se abandonarán ni quemarán residuos de cualquier naturaleza en el ámbito de la actuación o en su entorno

6. CONDICIONES RELATIVAS A LA PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA VEGETACIÓN, LA FAUNA Y LOS HÁBITATS NATURALES

- 6.1. Se adoptarán cuantas medidas sean necesarias para proteger la vegetación arbórea y arbustiva que, no siendo afectada directamente por las labores de excavación o relleno, lo pueda ser de manera indirecta, protegiéndose con tabloneros, vallado o cualquier otro sistema que sea efectivo aquéllos que pudieran ser dañados por el paso de maquinaria u otra actividad. La protección deberá abarcar como mínimo la superficie ocupada por la proyección de la copa sobre el suelo.
- 6.2. Se evitará la tala del arbolado, así como, las podas abusivas que ponga en peligro la supervivencia del árbol o modifiquen drásticamente el porte del mismo. En caso de ser imprescindible la corta o poda de especies forestales arbóreas o arbustivas, previamente a la ejecución de los trabajos, se deberá solicitar autorización y adjuntar el oportuno inventario señalando el tipo de especie, para su valoración por la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal.
- 6.3. Se protegerán los hábitats de modo que no se vean afectados ni en la fase de construcción ni en la fase de explotación, en especial los Hábitats de Interés Comunitario y las especies catalogadas.
- 6.4. En caso de verse afectados, deben respetarse los ejemplares de las especies de flora recogidas en el Decreto 18/1992, de 26 de marzo por el que se aprueba el Catálogo Regional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres y se crea la categoría de árboles singulares. En ningún caso se apearán los ejemplares arbóreos, de cualquier calibre, de las



especies catalogadas, debiéndose señalar su presencia antes de realizar los desbroces u otras actuaciones.

- 6.5. Según lo señalado por la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal, las actuaciones alejadas de los núcleos urbanos (que se regirán por su normativa específica) se realizarán preferentemente en horario diurno, evitando en estas zonas y para aquellas actuaciones que provoquen mayor emisión de ruido y usen maquinaria pesada, las horas de mayor actividad para la fauna, al amanecer y durante el anochecido.
- 6.6. De acuerdo con el EsIA, previamente al inicio de las labores de desbroce, se procederá a realizar un reconocimiento del terreno para detectar posibles nidadas, camadas o puestas de anfibios o reptiles, a fin de trasladar dichas poblaciones a otras zonas del entorno que dispongan de condiciones idóneas para su suelta.
- 6.7. Cualquier elemento vinculado a esta infraestructura que pueda convertirse en una trampa para la fauna de pequeño tamaño (anfibios, reptiles, micromamíferos, etc.) estará dotado de rampas o vía de escape que permitan su salida:
 - En las zanjas abiertas durante la fase de construcción los extremos libres serán cerrados herméticamente al final de cada jornada, también podrán adecuarse zonas con rampas que faciliten la salida de pequeños animales caídos accidentalmente. En el caso de las arquetas, se instalarán rejillas que impidan el acceso de pequeños animales a su interior.
 - Antes del inicio de los trabajos diarios se observarán estos puntos para detectar individuos que hayan podido caer en la zanja o hayan entrado en la zona de obras. En caso de encontrar alguno, se recogerá y liberará en algún espacio próximo óptimo, en función de la especie encontrada.
 - Igualmente, se dotará a los drenajes transversales y longitudinales permanentes de estructuras que faciliten el escape de anfibios, reptiles y pequeños mamíferos, instalando rampas o similares.

- 6.8. No se afectará a las zonas húmedas existentes y en las zonas próximas a la zona de actuación, se instalarán vallas plásticas rodeando la obra para evitar la caída de individuos en la zanja abierta o ser atropellados por la maquinaria.

La Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal propone como medida correctora dejar en las proximidades de la carretera, en la zona del desdoblamiento de la plataforma, alguna laguna estacional que pueda favorecer la presencia de anfibios.

- 6.9. Se recomienda la instalación de elementos visuales que eviten la colisión de aves esteparias con vallados y permitan a las aves evitar la propia plataforma de la carretera.
- 6.10. Para proteger la fauna, no se utilizarán herbicidas en las labores de mantenimiento de zonas verdes y taludes. Especialmente, se cumplirá lo indicado en el Reglamento de ejecución (UE) 2017/2324 de la Comisión de 12 de diciembre de 2017 que renueva la aprobación de la sustancia activa glifosato con arreglo al Reglamento (CE) 1107/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la comercialización de productos fitosanitarios, y modifica el anejo del Reglamento de Ejecución (UE) 540/2011 de la Comisión.

Igualmente no podrán utilizarse plaguicidas, insecticidas, rodenticidas y otros productos químicos que por sus características provoquen perturbaciones en los sistemas vitales de la fauna silvestre que potencialmente utilice este entorno como zona de alimentación, en particular la avifauna insectívora y granívora, los pequeños roedores o las especies que precisan el consumo de insectos en determinadas etapas de su vida (periodo de cría de los pollos en las aves, etapas iniciales del crecimiento, etc.); excepto en el caso de plaga declarada oficialmente, conforme a la Ley 43/2002 de Sanidad Vegetal, en cuyo caso se habilitarán oficialmente los productos y métodos a emplear.



- 6.11. Puesto que la distribución de las especies de fauna amparadas por la Ley 2/1991 de la Comunidad de Madrid es dinámica, si en el transcurso de la ejecución de las obras o en la fase de explotación esta Dirección General constatase que dichas actuaciones estuvieran produciendo o pudieran producir afección alguna a especies catalogadas, se podrán tomar medidas adicionales de protección.
- 6.12. En aplicación del Decreto 59/2017, de 6 de junio, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Plan Especial de Protección Civil de Emergencia por Incendios Forestales de la Comunidad de Madrid (INFOMA), se deberán tener en cuenta las medidas preventivas, para el uso de maquinaria y equipos cuyo funcionamiento pueda generar deflagraciones, chispas o descargas eléctricas, así como, para el uso del fuego.

7. CONDICIONES RELATIVAS A LA RESTAURACIÓN AMBIENTAL

- 7.1. Al finalizar las obras se procederá a la limpieza de la zona de obras y a la retirada selectiva de la totalidad de los residuos o restos procedentes de las mismas que aún pudiesen permanecer en el emplazamiento. Asimismo, se procederá a la restauración y revegetación de los terrenos alterados: márgenes de la carretera, los taludes (tanto de desmonte como de terraplén), zonas auxiliares, parques de maquinaria vertederos y préstamos y tramos de viario abandonado.
- 7.2. En su caso, se deberán demoler aquellos tramos o secciones de calzada de la carretera actual que se deje sin uso y recuperar, en los terrenos que queden libres, la vegetación propia del lugar. Se deberán utilizar especies autóctonas presentes en este tipo de vegetación, teniendo en cuenta criterios de adecuación funcional, adecuación paisajística, adecuación ecológica y disponibilidad en el mercado.
- 7.3. Se restaurarán los caminos y viales afectados durante las obras, dejándolos en condiciones adecuadas para el tránsito. Se repondrán a las condiciones iniciales en vallados y cualquier otra infraestructura afectada.
- 7.4. La restauración morfológica, vegetal y paisajística se llevará a cabo sobre todas las superficies afectadas por las obras (desmontes, terraplenes, arcenes de plataformas, zonas de préstamos, vertederos, etc.) incluyendo también las zonas afectadas por los acopios de materiales, parque de maquinaria y los movimientos de tierras.
- 7.5. Se evitará la implantación de especies arbóreas y herbáceas que más contribuyen a los cuadros alérgicos en la población sensible (alergias y asma), como son: plátano, olivo, arizónicas y cipreses. Se prohíbe la plantación de *Cortaderia spp.* (Hierba de la pampa, carrizo de la pampa) y *Acacia albata* (Mimosa, acacia, acacia francesa), especies incluidas en el Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto, por el que se regula el Catálogo español de especies exóticas invasoras. En materia de revegetación y reforestación se estará a lo dispuesto por la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal
- 7.6. Las operaciones de revegetación y adecuación paisajística se realizarán simultáneamente a las obras, minimizando el tiempo de permanencia de las superficies desnudas sin tratamiento de protección. 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.
- 7.7. Para la restauración de las zonas afectadas por las obras se tendrá en cuenta el uso preexistente del terreno. Así, en zonas agrícolas se recuperarán las condiciones del suelo que permitan seguir cultivando el suelo, y en zonas con vegetación natural se recuperará el pastizal-matorral propio.
- 7.8. Se diseñará un plan de mantenimiento de las siembras y plantaciones realizadas hasta que alcancen condiciones de auto-mantenimiento, incluyendo las operaciones de abonado, reposición de mallas, 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 auto-sostenible.

- 7.9. Para el mantenimiento de la plantación que se realice se evitarán los tratamientos fitosanitarios sistemáticos, restringiéndose el uso de éstos a la aparición de plagas, en cuyo caso se emplearán productos de categoría ecotoxicológica AAA.
- 7.10. Los fitosanitarios a utilizar estarán convenientemente autorizados en aplicación del Real Decreto 971/2014, de 21 de noviembre, por el que se regula el procedimiento de evaluación de productos fitosanitarios, y su normativa de desarrollo, y durante su almacenamiento y utilización se cumplirá la reglamentación existente, en concreto el Real Decreto 3349/1983, de 30 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento Técnico Sanitario para la fabricación, comercialización y utilización de plaguicidas, y su normativa de desarrollo.
- 7.11. De acuerdo con lo informado por la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal, según lo establecido en el artículo 43 de la ley 16/1995 de 4 de mayo, Forestal y de Protección de la Naturaleza de la Comunidad de Madrid, la disminución de suelo forestal, deberá ser compensada, a cargo del promotor. La compensación se ajustará a la superficie final ocupada por la infraestructura y sus infraestructuras auxiliares en terreno forestal en régimen general y especial, debiendo presentar una memoria valorada a tal efecto donde se cuantifique la superficie ocupada por las nuevas plataformas de rodadura y demás elementos auxiliares de la carretera que supongan la eliminación del terreno forestal existente.

La reforestación se debe realizar entre los meses de otoño e invierno más próximos al inicio de las obras. El presupuesto de ejecutar y mantener la reforestación debe formar parte del presupuesto total de la obra como un capítulo propio.

En el anexo II se detallan las condiciones mínimas de reforestación impuestas por esa Dirección General.

Igualmente se deberán implantar las medidas compensatorias establecidas en la Guía para el desarrollo del programa agroambiental para el fomento de cultivos compatibles con la presencia de aves esteparias en la Comunidad de Madrid, incluido como anexo III.

- 7.12. Como medida de mitigación del cambio climático, las plantaciones correspondientes a la compensación por pérdida de terreno forestal a realizar en la zona que señale la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal utilizarán especies autóctonas con máxima capacidad como sumidero de carbono.

8. OTRAS CONDICIONES

- 8.1. De conformidad con lo establecido por la Dirección General de Patrimonio Cultural y Oficina del Español, en aplicación del artículo 62.2 de la Ley 8/2023, de 30 de marzo, de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid, si durante el transcurso de las obras se produjera el hallazgo casual de restos de valor histórico y arqueológico/paleontológico, deberá comunicarse inmediatamente a la Consejería competente en materia de patrimonio cultural de la Comunidad de Madrid y a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado

9. VIGILANCIA AMBIENTAL

La Vigilancia Ambiental se llevará a cabo mediante la comprobación continuada del cumplimiento de cada una de las condiciones contenidas en el EsIA y en la presente DIA, y haciendo el seguimiento oportuno para detectar posibles impactos no previstos, con objeto de determinar medidas correctoras complementarias.

Al contenido del plan de vigilancia establecido en la documentación deberán añadirse los siguientes controles y actuaciones:



- Se llevarán a cabo campañas periódicas de seguimiento acústico, 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. En caso necesario se establecerán pantallas acústicas adicionales .
- Se llevará a cabo durante la obra el seguimiento de los índices de PM10 y PM2.5, CO, CO₂, NO_x, benceno y COV en las estaciones de calidad del aire próximas a la zona de obras. En caso de detectarse altos índices de las mismas se estudiará la suspensión o disminución de la actividad en el exterior, así como restricciones a la circulación de determinados vehículos en función de su potencial contaminador. Se registrarán los valores de la red de calidad del aire y las acciones llevadas a cabo en la obra, estableciendo una correlación.
- Al objeto de determinar el efecto sobre el cambio climático, con una periodicidad de 5 años se efectuará el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero.
- Se llevará un registro de todas las operaciones de mantenimiento de la maquinaria, así como un registro de la aplicación de las medidas correctoras de la contaminación atmosférica. Estos registros, estarán a disposición de la Autoridad Competente.
- Se realizará un seguimiento ambiental de la obra que asegure la impermeabilización de los terrenos en los que se ubiquen el parque de maquinaria e instalaciones auxiliares.
Cuando resulte necesario, se aplicarán medidas adicionales de protección que faciliten las labores de mantenimiento y eviten vertidos indebidos, fundamentalmente grasas, aceites e hidrocarburos, sobre estas superficies.
- Se realizará un seguimiento del tratamiento de depuración de las aguas procedentes de instalaciones y parques de maquinaria.
- Se realizará el seguimiento del plan de conservación y mantenimiento de toda la infraestructura de drenaje para la recogida de pluviales y de escorrentía. Se realizarán análisis periódicos de las características y parámetros de la calidad del agua de todos los puntos de vertido asociados a la ejecución del proyecto, comprobando que cumplen los requisitos establecidos por la normativa relativa a la calidad de las aguas. Si las aguas sobrepasan los valores límite establecidos por la legislación vigente serán necesarios tratamientos adicionales.
- Se realizará un seguimiento periódico de la vegetación objeto de plantación, con objeto de determinar las posibles marras y proceder a su sustitución de la forma más inmediata posible.
- Se llevará a cabo el seguimiento y vigilancia de vectores y plagas durante las obras. Para minimizar el efecto sobre la salud y las molestias a las personas que puede producir la proliferación de plagas (roedores y artrópodos), se emplearán indicadores de seguimiento y vigilancia. En caso de requerirse la aplicación de medidas de control ante la presencia de plagas, éstas deberán ser aplicadas por empresa inscrita en el Registro Oficial de Establecimientos y Servicios Biocidas (ROESB) conforme a la normativa vigente.

Deberá elaborarse un registro ambiental en el que figuren los resultados de la ejecución del programa de vigilancia ambiental que quede a disposición de las autoridades competentes.

Se llevará un registro de incidencias, en el que se describan las situaciones en las que se produzcan fugas o derrames. Se analizarán las causas y el origen de dichas incidencias y se hará una valoración de la eficacia de los sistemas de detección y recogida que en cada caso hubieran intervenido.

El promotor de la actuación elaborará anualmente un Informe de Seguimiento sobre el cumplimiento de las condiciones establecidas en la presente Declaración de Impacto Ambiental. El primer informe se elaborará en el plazo máximo de tres meses desde el comienzo de las obras. Dichos informes junto con el programa de vigilancia ambiental se conservarán en la Dirección General de Carreteras



(como órgano sustantivo) y se remitirán a la Subdirección General de Inspección y Disciplina Ambiental (Unidad Administrativa encargada del seguimiento).

Todas las analíticas de agua, suelo y las mediciones de niveles acústicos deberán estar certificadas por un organismo de control acreditado por ENAC y autorizado por el organismo competente.

Los controles externos (planificación del control, toma de muestras, medidas de parámetros “in situ” y emisión de informes) deberán realizarse por una Entidad de Inspección acreditada por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) o por una Entidad de Acreditación firmante de los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo establecidos a nivel internacional entre entidades de acreditación, en el ámbito correspondiente. Siempre que exista Laboratorio de Ensayo acreditado para ello, los ensayos de TODOS los parámetros a determinar, salvo los medidos “in situ”, deberán realizarse en Laboratorios de Ensayo acreditados por ENAC o por una Entidad de Acreditación firmante de los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo anteriormente citados.

Sin perjuicio de lo anterior, la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior de la Comunidad de Madrid 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.

En aplicación de lo establecido en el artículo séptimo de la Ley 7/2024, de 26 de diciembre, de Medidas para un desarrollo equilibrado en materia de medio ambiente y ordenación del territorio, la presente resolución perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si hubieran transcurrido cinco años desde su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y no se hubiera comenzado la ejecución del proyecto examinado. 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. Transcurrido un plazo de tres meses sin que la publicación se haya producido por causas imputables al promotor, la resolución no tendrá eficacia.

Según lo establecido en el artículo 41.4 de la Ley 21/2013, la DIA no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

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

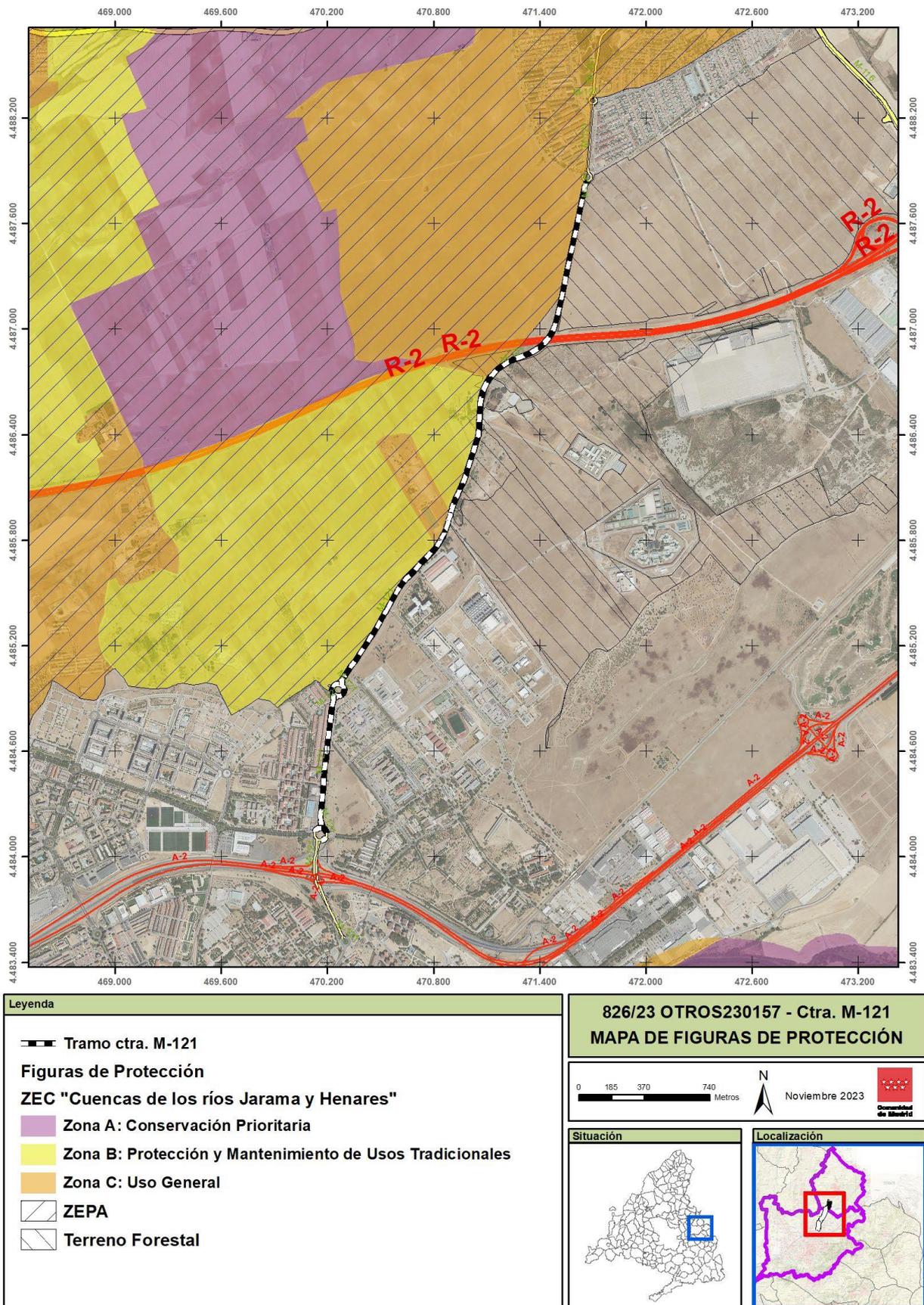
Madrid, fecha al pie de la firma

LA DIRECTORA GENERAL DE
TRANSICION ENERGETICA
Y ECONOMIA CIRCULAR

DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS



ANEXO I



La autenticidad de este documento se puede comprobar en <https://gestiona.comunidad.madrid/csv> mediante el siguiente código seguro de verificación: **0945553896526780026147**

ANEXO II. CONDICIONANTES APLICABLES A LA EJECUCIÓN DE LA FORESTACIÓN COMPENSATORIA POR PÉRDIDA DE SUPERFICIE FORESTAL

Según lo establecido en el artículo 43 de la ley 16/1995, de 4 de mayo, Forestal y de Protección de la Naturaleza de la Comunidad de Madrid, la disminución de suelo forestal, deberá ser compensada, a cargo del promotor, mediante la reforestación de una superficie no inferior al doble de la ocupada. En este caso la superficie final a reforestar será determinada por la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal según lo recogido en el Informe objeto del presente Proyecto.

Las condiciones básicas que deben tenerse en cuenta para la ejecución de esta forestación compensatoria son las siguientes:

- El promotor deberá proponer, preferentemente, una zona no considerada como terreno forestal.
- Deberá presentar en esa Unidad administrativa, una memoria descriptiva de las labores de reforestación donde se indique, al menos, especies a introducir, densidad, época, método de repoblación y cuanta otra información sea de interés, teniendo en cuenta los siguientes condicionantes:
 - Se repoblará con mezcla de varias especies, representando las especies arbóreas al menos el 70 % del total, utilizando una distribución lo más natural posible (tresbolillo, bosquetes, en caso de pantallas visuales varias líneas de diferentes tamaños tanto de la especie como de la línea de plantación, etc.).
 - La especie preferente a emplear será la determinada por esta Dirección General, cuyos plantones serán, como mínimo de 2 savias, criadas en contenedor tipo forest-pot de al menos 300 cc, y deberán constar del preceptivo pasaporte fitosanitario conforme a lo establecido en el Real Decreto 58/2005, de 21 de enero, por el que se adoptan medidas de protección contra la introducción y difusión en el territorio nacional y de la Comunidad Europea de organismos nocivos para los vegetales o productos vegetales, así como para la exportación y tránsito hacia países terceros.
 - La época en la que deberá realizarse la plantación será en primavera, procurando siempre que se realice en las condiciones climatológicas más óptimas y con buen tempero. Es importante que el día elegido no se prevean heladas.
 - Cada ejemplar contará con un alcorque de buen tamaño, capaz de retener el agua de cada riego. Se recomienda repasar los alcorques antes de realizar los riegos conservando la forma y eliminando la vegetación herbácea competidora.
 - Se dará un riego de implantación (25 l/pie) y riegos estivales durante los 3 años siguientes a contar desde el primer periodo de riego desde la plantación. El periodo de riego principal será desde el 15 junio y al 15 de septiembre, si bien, se puede adelantar el inicio o atrasar el fin según la climatología de cada año.
 - El porcentaje de marras admisible será de un 15%, y en caso de superarse deberá procederse a los correspondientes trabajos de reposición de marras dentro de las tres primeras anualidades tras la repoblación. Se aplicarán a los nuevos ejemplares las mismas condiciones establecidas anteriormente.
 - Una vez dejen de ser operativos, se retirarán los protectores empleados en la repoblación, para ser reutilizados en futuras repoblaciones o gestionados mediante gestor autorizado.

Si la superficie reforestada, en SIGPAC y en el Catastro de Bienes Inmuebles de Rústica no tienen la consideración de terreno forestal se realizarán, por el promotor, los cambios necesarios en ambos registros para que sea considerada como terreno forestal desde el momento que se realiza la reforestación.



ANEXO III. GUÍA PARA EL DESARROLLO DEL PROGRAMA AGROAMBIENTAL PARA EL FOMENTO DE CULTIVOS COMPATIBLES CON LA PRESENCIA DE AVES ESTEPARIAS EN LA COMUNIDAD DE MADRID

1. OBJETIVOS Y MARCO DEL PROGRAMA AGROAMBIENTAL:

2. ZONAS DE RELEVANCIA PARA LA AVIFAUNA ESTEPARIA

Las medidas compensatorias se ejecutarán mayoritariamente dentro de las zonas de relevancia para la avifauna esteparia (zonas de relevancia o ZRAE, en adelante) definidas así por la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal, para una mejor consecución del objetivo que se persigue con la puesta en marcha de dichas medidas.

Se han identificado 4 zonas de relevancia para la avifauna esteparia en la región

- Zona 1 - Estepas entre los ríos Jarama y Henares
- Zona 2 – Alcarria de Alcalá
- Zona 3 – Vegas del Tajo
- Zona 4 – La Sagra Madrileña

En estas zonas de relevancia junto con los corredores ecológicos entre ellas, definidos por la Comunidad de Madrid específicamente para aves esteparias, serán las zonas donde habrán de llevarse a cabo las medias compensatorias. Trabajar en estas áreas permitirá que las medidas tengan un efecto real y directo sobre las poblaciones de esteparias presentes en la región e incentiven a agricultores, ganaderos y titulares de cotos dentro de estas zonas, para que lleven a cabo prácticas compatibles con la presencia y mejora de estas especies.

3. CÁLCULO DE LA SUPERFICIE OBJETO DE COMPENSACIÓN Y OTROS CONDICIONADOS

El cómputo de la superficie objeto de compensación por pérdida de hábitat se realizará sumando las superficies ocupadas por el proyecto que, para esas zonas, aporta el SIGPAC considerando los siguientes códigos TA: Tierras arables, PS: Pastizales y además, se considerará la superficie de los siguientes cultivos leñosos cuando estos no se realicen en espaldera: OV: Olivar, VO: Viñedo – Olivar y VI: Viñedo. Esta superficie habrá de compensarse en proporción 1:1.

La superficie resultante para los proyectos que, previo informe favorable emitido por la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal, se solape con alguna figura de protección o corredor ecológico, habrá de ser compensada aplicando un coeficiente corrector, para estas zonas, de valor 2 sobre la superficie total a ocupar en esa zona para el cálculo de la superficie a compensar (1:2)

4. GESTOR DE COMPROMISOS

La compensación podrá realizarse a través de un gestor de compromisos.

El gestor de compromisos será, preferiblemente, una entidad de custodia que esté actualmente trabajando o haya trabajado en proyectos de esteparias con agricultores, ganaderos o cazadores dentro de las zonas de relevancia definidas.

5. ACUERDOS DE CUSTODIA

El gestor de compromisos constituirá acuerdos voluntarios de custodia con los agricultores, ganaderos y titulares de cotos cuyas parcelas se ubiquen dentro de las zonas de relevancia, con el objetivo de llevar a cabo actuaciones seleccionadas de entre las incluidas en el apartado 6.

Estos acuerdos serán, como mínimo, por 5 años.



6. MEDIDAS A INCENTIVAR DENTRO DEL PROGRAMA AGROAMBIENTAL

Las medidas que podrán llevarse a cabo dentro de los programas agroambientales serán:

- 1.1. Fomento de barbechos medioambientales
 - 1.1.1. Barbecho tradicional
 - 1.1.2. Barbecho de larga duración
 - 1.1.3. Barbecho sembrado con leguminosas
- 1.2. Gestión de barbechos medioambientales
 - 1.2.1. Ningún tipo de tratamiento físico ni químico sobre el barbecho en periodo de cría
 - 1.2.2. Aprovechamiento ganadero fuera del periodo de cría
 - 1.2.3. Para barbecho sembrado: picado o segado en las condiciones que determine el gestor de compromisos en función de la especie objetivo o compra de la cosecha, si el gestor de compromisos lo considerase adecuado.
- 1.3. Cultivo de cereal con mejora ambiental
 - 1.3.1. Rotación de cultivos tradicional
 - 1.3.2. Diversificación de cultivos
 - 1.3.3. Recuperación de variedades de cereal en desuso
 - 1.3.4. No utilización de herbicidas, pesticidas y fertilizantes
 - 1.3.5. No utilización de semillas tratadas o blindadas
 - 1.3.6. Retraso de la cosecha hasta la fecha que el gestor de compromisos determine anualmente
 - 1.3.7. Zonas estratégicas sin cosechar en el entorno de los nidos u otras zonas de interés
 - 1.3.8. No cosechado nocturno
 - 1.3.9. Mantenimiento de rastrojos durante el invierno
 - 1.3.10. Retraso en la recogida y empacado de las rastrojeras
 - 1.3.11. No quema de rastrojos
 - 1.3.12. Creación de caballones o beetle Banks
 - 1.3.13. Fajas excluidas de laboreo
 - 1.3.14. Plantaciones de aromáticas (lavanda, lavandín, salvia, etc.) y melíferas autóctonas
 - 1.3.15. Compra de la cosecha sin recolección
 - 1.3.16. Conservación de rastrojos para refugio y alimentación invernal
- 1.4. Incentivo por presencia de nidos de aves esteparias amenazadas
- 1.5. Incentivo por éxito reproductivo de las nidadas
- 1.6. Fomento de márgenes multifuncionales y linderos de vegetación natural
- 1.7. Colocación de nidales
- 1.8. Cultivo de olivar tradicional en ecológico
 - 1.8.1. Fomento de las cubiertas vegetales
 - 1.8.2. Reforzamiento de banco de semillas



1.8.3. Eliminación de agroquímicos

1.8.4. Fomento de los enemigos naturales

- 1.9. Creación, mejora, acondicionamiento o mantenimiento de puntos de agua multifuncionales, con capacidad de servir como bebedero para un amplio espectro de avifauna, así como para albergar herpetofauna amenazada también.
- 1.10. Cultivos de especies agrícolas (leguminosas, oleaginosas, etc.) intercalares en zonas forestales para fomentar el paisaje en mosaico.
- 1.11. Desbroces para generación de pastizales.
- 1.12. Pastoreo de barbechos fuera del periodo de cría de las especies amenazadas presentes en el territorio.
- 1.13. Pastoreo de rastrojeras fuera del periodo de cría de las especies amenazadas presentes en el territorio.
- 1.14. Enriquecimiento de pastizales con especies pratenses mejorantes.

