



<b>DIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL</b>
Área de Evaluación Ambiental
Nº de Expediente: 10-EIA-00030.2/2008
Nº de Registro: 10/140447.2/08

Ref. SEA: 30/08

**RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL POR LA QUE SE FORMULA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO DE "PLATAFORMA RESERVADA PARA TRANSPORTE PÚBLICO: SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES-ALGETE", PROMOVIDO POR MINTRA, EN LOS TÉRMINOS MUNICIPALES DE SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES Y ALGETE.**

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

Con fecha 6 de febrero de 2008 y referencia de entrada en el Registro General de esta Consejería Nº 10/070625.9/08, se recibió la memoria-resumen del proyecto de "Plataforma reservada para transporte público: San Sebastián de los Reyes-Algete", remitida por MINTRA al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario correspondiente, debido a que las actuaciones de este tipo figuran en el epígrafe 95 del Anexo II ("*Construcción de nuevas carreteras no incluidas en el epígrafe anterior, variantes, duplicaciones de calzada y enlaces a distinto nivel en los que intervenga al menos un vía de gran capacidad, así como la modificación de trazado, el acondicionamiento o ensanche de cualquier tipo de carretera existente, cuando afecten a tramos con una longitud acumulada igual o superior a 5 km*") de la citada Ley 2/2002. Posteriormente, con fecha 12 de marzo de 2008 y referencia de entrada en el Registro General Nº 10/137502.9/08, MINTRA remitió el informe de viabilidad urbanística correspondiente.

En aplicación de lo dispuesto en el artículo 27 de la Ley 2/2002, con fecha 27 de marzo de 2008 se comunicó al promotor el inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental, remitiéndole las directrices básicas para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental (en adelante EsIA) correspondientes a proyectos tipo de carreteras, así como el siguiente listado de las personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas por el proyecto a las que debía consultar:



	Informes emitidos
Dirección General del Medio Natural	X
Área de Calidad Hídrica	X
Área de Calidad Atmosférica	X
Canal de Isabel II	X
Dirección General de Carreteras	X
Dirección General de Agricultura y Desarrollo Rural	X
Dirección General de Patrimonio Histórico	
Confederación Hidrográfica del Tajo	X
Ecologistas En Acción	
GEDEI	
Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes	X
Ayuntamiento de Algete	X

Con fecha 20 de junio de 2008 y referencia de entrada en el Registro General de esta Consejería Nº 10/316234.9/08, se recibió el EsIA del proyecto objeto de la presente resolución. En el Anexo I se describen los datos esenciales del proyecto, mientras que el Anexo II recoge los aspectos más significativos del EsIA.

Posteriormente, conforme a lo dispuesto en el artículo 33 de la Ley 2/2002, el EsIA fue sometido a información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid de fecha 6 de agosto de 2008, y remitido a los Ayuntamientos de San Sebastián de los Reyes y Algete para su exposición en el tablón de anuncios, concediéndose un plazo de 30 días hábiles para la formulación de alegaciones. Así mismo, durante dicho plazo el EsIA estuvo disponible en el portal institucional de la Comunidad de Madrid ([www.madrid.org](http://www.madrid.org)), dándose cumplimiento a lo establecido en la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información ambiental, de participación pública y acceso a la justicia en materia de medio ambiente. Como consecuencia del trámite de información pública no se recibieron alegaciones relativas a aspectos ambientales.

Por otro lado, teniendo en cuenta que el proyecto afecta al Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) "Cuencas de los ríos Jarama y Henares", con fecha 5 de noviembre de 2008 el EsIA fue remitido a la Dirección General de Medio Ambiente, recibándose informe de dicho organismo con fecha 16 de diciembre de 2008.

En consecuencia, visto cuanto antecede y habiendo sido cumplidos los trámites establecidos en el Capítulo II del Título III de la Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid, respecto al procedimiento ordinario de evaluación de impacto ambiental, procede formular la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de "Plataforma reservada para transporte público: San Sebastián de los Reyes-Algete", promovido por MINTRA en los términos municipales de San Sebastián de los Reyes y Algete, en los términos y con los requisitos que se exponen a continuación.



**DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO DE "PLATAFORMA RESERVADA PARA TRANSPORTE PÚBLICO: SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES-ALGETE", PROMOVIDO POR MINTRA, EN LOS TÉRMINOS MUNICIPALES DE SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES Y ALGETE.**

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid y a los solos efectos ambientales, se informa favorablemente, con las especificaciones que se detallan a continuación, la realización de la alternativa seleccionada en el Estudio de Impacto Ambiental (alternativa 1B) del proyecto de "Plataforma reservada para transporte público: San Sebastián de los Reyes-Algete", promovido por MINTRA, en los términos municipales de San Sebastián de los Reyes y Algete.

A este respecto, se deberán cumplir todas las medidas preventivas y correctoras que contiene el Estudio de Impacto Ambiental (en adelante EslA), 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 Declaración de Impacto Ambiental (en adelante DIA), la cual se formula sin perjuicio de las autorizaciones de los distintos órganos competentes en el ejercicio de sus respectivas atribuciones y, por tanto, no implica, presupone o sustituye a ninguna de las autorizaciones o licencias que hubieran de otorgar aquellos.

**1. CONDICIONES PREVIAS AL INICIO DE LAS OBRAS.**

- 1.1. En la realización del Proyecto de Construcción y durante la ejecución de las obras se contará con un técnico especialista en disciplinas medioambientales, que será responsable tanto del desarrollo y aplicación de las determinaciones de dicha naturaleza contenidas en el EslA y en el Programa de Vigilancia Ambiental, como del cumplimiento del condicionado establecido en la presente DIA y en los documentos que de ésta se deriven. Asimismo, dicho técnico será el encargado de proporcionar a la administración la información y los medios necesarios para el correcto cumplimiento del Plan de Vigilancia Ambiental
- 1.2. Previamente a la aprobación del Proyecto de Construcción, el órgano sustantivo remitirá a esta Consejería un certificado en el que se señale que en el mismo se han incluido todas las condiciones y prescripciones la presente DIA, comunicando así mismo la persona responsable a los efectos establecidos en el epígrafe anterior.
- 1.3. Se cumplirán cuantas determinaciones sean de aplicación a esta actuación y para su ámbito de afección contenidas en la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, y en las normas de planeamiento de San Sebastián de los Reyes y Algete.
- 1.4. En el Proyecto de Construcción se analizará la permeabilidad de la vía y su seguridad, así como los distintos servicios afectados (carreteras, caminos, accesos, vías pecuarias, conducciones de abastecimiento y saneamiento, redes eléctricas, de gas y de



telecomunicaciones, acequias y otras obras de riego, cerramientos, etc.), de forma que se tomen las medidas necesarias para asegurar su funcionalidad durante las obras y su reposición una vez finalizadas aquellas. En el caso de infraestructuras del Canal de Isabel II, se deberán coordinar las actuaciones con dicho organismo.

- 1.5. Así mismo, el Proyecto de Construcción contendrá un Estudio Acústico detallado, donde serán analizadas las características de los distintos focos generadores de ruido, atendiendo a su intensidad y a la posibilidad de ser motivo de molestias para la población y la fauna. Dicho estudio considerará especialmente la proximidad de la vía a zonas con viviendas y la afección a espacios protegidos.

Se adoptarán todas las medidas que sean precisas para garantizar el cumplimiento de los límites del Decreto 78/1999, de 27 de mayo, por el que se regula el Régimen de Protección contra la Contaminación Acústica de la Comunidad de Madrid, así como en las ordenanzas de los municipios por donde discurre la traza y el resto de normativa sectorial aplicable. Para todas las medidas protectoras o correctoras que resulten necesarias, se especificará la disminución prevista de los niveles de ruido y deberán considerarse, a su vez, las actuaciones necesarias para su adecuación estética e integración paisajística.

- 1.6. El Proyecto de Construcción deberá contemplar un Plan de Gestión de Residuos detallado, donde aparezcan tipologías, volúmenes, tratamientos y destino final para todos los tipos de los residuos generados contemplados en la Ley 5/2003, de 20 de marzo, de Residuos de la Comunidad de Madrid, así como en las ordenanzas de los municipios afectados y el resto de normativa sectorial aplicable.

Deberán tenerse en cuenta los residuos generados en las instalaciones auxiliares de obra, así como los producidos en la fase de funcionamiento de la actuación proyectada. Asimismo se definirá el sistema de separación en origen de los residuos y su destino final, dando prioridad a la reutilización, reciclado o valorización frente al vertido.

En particular, se deberá contemplar una gestión de las tierras sobrantes y demás materiales inertes procedentes de excavación y demolición que sea acorde a lo establecido en el Plan Regional de Residuos de Construcción y Demolición de la Comunidad de Madrid 2006-2016, incluido en la Estrategia de Residuos de la Comunidad de Madrid aprobada por Acuerdo de 18 de octubre de 2007, del Consejo de Gobierno. Igualmente, deberán cumplirse las prescripciones establecidas 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.

Así, el destino preferente de los RCD de Nivel I (tierras y materiales pétreos) será su uso como material de préstamo en otras obras, en la restauración de áreas degradadas como consecuencia de actividades mineras, en el sellado de vertederos clausurados o en el acondicionamiento de terrenos para regularizar su topografía. Los RCD de Nivel II (escombros) deberán almacenarse en contenedores adecuados hasta su retirada a vertedero



autorizado, evitando su acopio directo sobre el terreno y posterior abandono. En ningún caso se crearán escombreras ni se abandonarán residuos de cualquier naturaleza.

- 1.7. El Proyecto de Construcción incluirá un Proyecto de Recuperación Ambiental e Integración Paisajística en el que se diseñarán, valorarán y presupuestarán tanto las medidas correctoras expresadas en el EsIA como las que se enuncian en la presente DIA. También se valorarán los costes derivados de la ejecución del Plan de Vigilancia Ambiental.
- 1.8. Finalmente, en el Proyecto de Construcción se incluirá un Plan de Actuación ante Emergencias que defina las actuaciones a llevar a cabo en caso de producirse situaciones que supongan riesgo de contaminación de cualquier tipo.
- 1.9. Se deberá disponer de las autorizaciones e informes de Dirección General de Patrimonio Histórico de la Consejería de Cultura y Deportes que resulten preceptivos. En este sentido, si durante la ejecución de las obras apareciesen indicios de afección a un yacimiento o algún otro valor histórico, artístico o cultural, se paralizarán las obras y se informará inmediatamente a dicha Dirección General, para que examine los restos y adopte las medidas oportunas.
- 1.10. Con carácter previo al inicio de las obras, la Dirección General de Medio Ambiente, de conformidad con la Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, deberá autorizar cualquier afección a vías pecuarias.
- 1.11. Igualmente, antes del comienzo de la obra, se deberá contar con autorización de la Dirección General de Carreteras.
- 1.12. Teniendo en cuenta que las obras afectarán en varios puntos al dominio público hidráulico y/o a sus zonas de servidumbre y policía, se deberá contar con las autorizaciones o informes de la Confederación Hidrográfica del Tajo que resulten necesarios, en cumplimiento del Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.
- 1.13. La obtención de materiales de préstamo y la extracción de áridos de cualquier naturaleza que hayan de destinarse a la ejecución del proyecto, estarán sometidos al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, según la Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid, salvo que aquellos fueran extraídos de la propia traza o procedieran de una explotación ya autorizada.
- 1.14. Con carácter previo al comienzo de las obras, el contratista entregará a MINTRA un Manual de Buenas Prácticas Ambientales, en el que se incluirán todas las medidas tomadas por la dirección de obra y el técnico especialista en disciplinas medioambientales para evitar impactos derivados de la gestión de las obras. Este documento deberá ser ampliamente difundido entre el personal e incluirá al menos los siguientes aspectos:



- Prácticas de control de residuos y basuras, con especial referencia a aceites y filtros usados, tierras contaminadas, restos de alquitrán, latas, envolturas de materiales de construcción, tanto plásticos como de madera, etc.
- Actuaciones prohibidas, mencionándose explícitamente la realización de hogueras y el vertido de aceites usados, aguas de limpieza de hormigoneras, escombros y basuras.
- Prácticas de conducción, velocidades máximas y obligatoriedad de circulación por los caminos estipulados en el plan de obras y en el replanteo.
- Prácticas para evitar minimizar los daños a la vegetación y la fauna y para garantizar el cumplimiento de los objetivos de conservación de los espacios protegidos.
- Realización de un Diario Ambiental de la Obra, del que será responsable el técnico especialista en disciplinas medioambientales, en el que se anotarán las operaciones ambientales realizadas y el personal responsable de las mismas y de su seguimiento.
- Establecimiento de un régimen de sanciones.

1.15. Asimismo, el promotor deberá notificar a esta Dirección General la fecha de inicio de las obras, aportando un cronograma de las actuaciones a realizar y la delimitación de las zonas de afección, a efectos de poder llevar a cabo el seguimiento de las condiciones establecidas en esta DIA. Posteriormente, deberá asimismo notificarse el inicio de la fase de explotación.

## 2. CONDICIONES RELATIVAS A LA PROTECCIÓN ATMOSFÉRICA.

2.1. Se adoptarán las medidas necesarias para minimizar la producción y dispersión del polvo generado durante las obras, planificándose convenientemente los desplazamientos de la maquinaria, limitándolos a las áreas previamente señaladas en el replanteo y adecuándose la velocidad de circulación de los vehículos. Los materiales susceptibles de emitir material particulado se transportarán convenientemente tapados.

Así mismo, se efectuarán los riegos necesarios para mitigar la dispersión de sólidos en suspensión en virtud de las condiciones climatológicas y de las molestias causadas a las personas o a sus bienes. Igualmente, se procurará desarrollar las operaciones dentro de zonas protegidas del viento, así como disminuir o suspender la actividad en casos desfavorables de dispersión o cuando pudiera afectarse a zonas habitadas.

2.2. La maquinaria de obras deberán cumplir lo establecido en el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debido a determinadas máquinas de uso al aire libre. Así mismo, las afecciones por ruido y vibraciones y la contaminación atmosférica producida por la maquinaria deberán tenerse en cuenta a la hora de establecer los horarios y turnos de trabajo, con objeto de minimizar la problemática que generan.

2.3. En su caso, la iluminación de las instalaciones auxiliares se deberá diseñar e instalar de manera que se consiga minimizar la contaminación lumínica, con la finalidad de conseguir los objetivos establecidos en la Disposición Adicional Cuarta de la Ley 34/2007, de 15 de



noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, para lo cual se atenderá a las siguientes prescripciones:

- Se evitará el uso de lámparas vapor de mercurio y los elementos de iluminación se situarán a una altura máxima de 2,5 m sobre el suelo.
- El tipo de carcasa será cerrada y opaca, de modo que evite proyecciones cenitales y que impida sobresalir al elemento refractor del plano inferior de ésta. La disposición y orientación de todas las fuentes de luz evitará que ésta incida en el exterior de la vía, y sobre todo sobre los espacios protegidos circundantes.

2.4. Como medida preventiva se emplearán en la calzada materiales porosos con elevado índice de absorción acústica, utilizándose firmes que incorporen materiales reciclados procedentes de neumáticos usados.

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

- 3.1. Se procurará la máxima conservación y protección de los cauces afectados, para lo que se deberán realizar diseños constructivos que minimicen las afecciones a las riberas de los mismos. Así, las obras de fábrica garantizarán el paso de avenidas extraordinarias, respetándose las condiciones hidráulicas y las calidades hídricas. A tal efecto, se proyectarán con una sola luz para reducir el peligro de obstrucción y se evitará la ubicación de pilares en los cauces.
- 3.2. Se jalonarán las márgenes de todos los cauces presentes en la zona de actuación, dejando una franja de protección de 20 m al objeto de evitar su ocupación por instalaciones auxiliares o maquinaria de obra.
- 3.3. En todos los cruces o afecciones longitudinales a cauces, se llevará a cabo la restitución natural del terreno, así como la restauración de la vegetación de ribera, tanto aguas arriba, como aguas abajo.
- 3.4. Se construirán balsas de decantación provisionales para las aguas procedentes de los parques de maquinaria y otras instalaciones auxiliares, donde los vertidos ocasionales puedan afectar a la calidad de las aguas. Se realizará el seguimiento analítico de las aguas antes de su vertido al cauce, de forma que en el caso de no cumplir con los valores establecidos en la legislación vigente, aquellas deberán ser tratadas con un sistema de coagulación y floculación antes del vertido.
- 3.5. En cuanto a las aguas sanitarias generadas en las instalaciones auxiliares de obra, queda prohibido su vertido directo al terreno (pozos negros) o a cauces. Su gestión deberá realizarse a través de la red de saneamiento municipal o, si no fuera posible, mediante fosas sépticas. En todo caso, el vertido deberá contar con la autorización del órgano competente.



- 3.6. Se instalarán barreras de sedimentos en zonas próximas a los cauces afectados, para evitar el arrastre de tierras a los mismos.
- 3.7. No se admitirán operaciones de limpieza de maquinaria en la zona de obras; en particular queda prohibido el lavado de las cubas de las hormigoneras.
- 3.8. La escorrentía recogida por la infraestructura en la fase de funcionamiento deberá ser encauzada y sometida a tratamiento en balsas de decantación y desengrasado antes de ser evacuada a cauce. Las balsas deberán ser convenientemente dimensionadas de forma que permitan la recogida de los vertidos que se puedan producir de forma accidental. Dichos dispositivos serán objeto de limpieza periódica.

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

- 4.1. Conjuntamente con las operaciones de replanteo de las obras, se definirá la franja de afección para la realización de las mismas, en la que se llevarán a cabo todas las acciones derivadas de la ejecución del proyecto. Se delimitarán y señalarán físicamente las superficies que vayan a ser afectadas, al objeto de que no sea invadido ningún espacio ajeno a la propia obra. En las zonas en las que el trazado afecta al dominio público hidráulico, la franja de afección se reducirá al mínimo necesario para la ejecución de la obras.
- 4.2. Se realizará un estudio de detalle relativo a la ubicación de cuantas instalaciones y elementos de obra fueran precisos para la ejecución del proyecto (instalaciones auxiliares, almacenamiento de materiales, parques de maquinaria, acopios temporales de tierras sobrantes de la excavación y de tierra vegetal, zonas de aparcamiento, tránsito de vehículos de obra, etc.), con el fin de localizarlos en las 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. A tal fin quedarán excluidos los terrenos correspondientes a vías pecuarias, dominio público hidráulico y zonas de protección arqueológica, así como las superficies incluidas en Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) y aquellas catalogadas como hábitats naturales de interés comunitario.
- 4.3. Al inicio de las obras se procederá a la retirada de la capa de tierra vegetal existente en las zonas afectadas y a su acopio en cordones de 1,5 m de altura máxima, evitándose su compactación y apilado por tiempo superior a 6 meses. Si fuera preciso, se procederá al mantenimiento de las características edáficas de la tierra retirada, mediante abonado y semillado, no retardando su reutilización más tiempo del impuesto por las labores previas de preparación y acondicionamiento de los terrenos.
- 4.4. El acceso de la maquinaria a la zona de obras deberá realizarse desde viarios existentes, no autorizándose la construcción de ningún acceso provisional a las obras. El paso de la maquinaria pesada y demás vehículos durante las obras, se restringirá a los caminos



señalados para ello, y se impedirá su tránsito por otras zonas, para evitar la compactación y degradación de suelos. Al término de las obras todas estas superficies deberán quedar convenientemente restauradas.

- 4.5. Al finalizar las obras se procederá al desmantelamiento de todas las instalaciones auxiliares, la limpieza de la zona de obras, la retirada selectiva de la totalidad de los residuos o restos procedentes de las mismas y la ejecución de las medidas de integración y restauración ambiental contempladas en el EsIA y la presente DIA.

## **5. CONDICIONES RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DE LA VEGETACIÓN Y LA FAUNA.**

- 5.1. Salvo inviabilidad técnica justificada, se procederá al trasplante en las inmediaciones de todos los ejemplares arbóreos de especies autóctonas cuya ubicación sea incompatible con el trazado previsto. Los pies que no sea necesario eliminar y puedan verse afectados directamente por las obras se protegerán mediante tabloneros o cualquier otro sistema que sea efectivo.

El apeo de pies arbóreos requerirá autorización de la Dirección General de Medio Ambiente (artículo 36 de la Ley 2/1991, de 14 febrero, para la Protección y Regulación de la Fauna y Flora Silvestres en la Comunidad de Madrid). Dicho organismo podrá exigir como compensación la plantación de nuevos pies arbóreos.

- 5.2. Las actuaciones sobre el arbolado en zona urbana que se vea afectado por las obras, incluyendo las nuevas plantaciones en las tareas de restauración paisajística, estarán sometidas a lo establecido en la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de Protección y Fomento del Arbolado Urbano de la Comunidad de Madrid.
- 5.3. Tal y como establece el EsIA, las obras, particularmente el viaducto del Jarama, se llevarán a cabo fuera del periodo comprendido entre marzo y julio.
- 5.4. Se incluirán todas las medidas necesarias para garantizar la permeabilidad de la vía para el paso de la fauna, con especial atención los cerramientos. Las obras de drenaje deberán adecuarse para su utilización como pasos de fauna y su mantenimiento a tal efecto deberá ser contemplado en las labores de conservación de la vía.

## **6. CONDICIONES RELATIVAS A LA GESTIÓN DE RESIDUOS.**

- 6.1. En cuanto a la generación y gestión de residuos, será de aplicación lo dispuesto en la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos, y en la Ley 5/2003, de 20 de marzo, de Residuos de la Comunidad de Madrid, con especial atención a la separación en origen de los residuos y a las autorizaciones necesarias.



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.

En caso de usar lodos de bentonita, se someterán al tratamiento (decantación y desarenado) que posibilite su reutilización. Una vez agotados los lodos, se procederá a su caracterización y posterior gestión conforme a los resultados obtenidos, como RCDs de Nivel I ó II, dando cumplimiento a lo establecido en el epígrafe 1.6.

- 6.2. Durante la fase de obras y en la zona de instalaciones auxiliares, se concretará un área de engrase, mantenimiento y aprovisionamiento de combustible para maquinaria, que dispondrá de cubierta y de superficie impermeabilizada con zanja drenante perimetral y pozo de recogida, como medida básica para la protección ante la posible ocurrencia de episodios contaminantes por derrames accidentales. Esta instalación contará con las autorizaciones derivadas de la normativa relativa a la producción y gestión de residuos.
- 6.3. Todos los depósitos susceptibles de contener líquidos potencialmente contaminantes, serán sellados y estancos para evitar cualquier tipo de infiltración al terreno. En particular, los depósitos de combustible serán aéreos y estarán dotados de cubeto de contención impermeable con capacidad para recoger la totalidad del combustible almacenado en caso de derrame.
- 6.4. Si accidentalmente se produjese algún vertido de materiales grasos provenientes de la maquinaria, se procederá a recoger éstos, junto con la parte afectada del suelo, para su posterior tratamiento o eliminación en centros apropiados. En caso de que esto sucediera, se atenderá a lo establecido en el Decreto 326/1999, de 18 noviembre, por el que se regula el régimen jurídico de los suelos contaminados de la Comunidad de Madrid.

## **7. CONDICIONES RELATIVAS A LA RESTAURACIÓN AMBIENTAL.**

- 7.1. El Proyecto de Recuperación Ambiental e Integración Paisajística deberá alcanzar el mismo nivel de definición que el Proyecto de Construcción y formará parte de este, integrándose la planificación de las labores de restauración ambiental en el plan de obra general.
- 7.2. El Proyecto de Recuperación Ambiental e Integración Paisajística atenderá como mínimo a los siguientes aspectos:
  - Tratamiento de los taludes, tanto de desmonte como de terraplén, y de las glorietas.
  - Restitución natural del terreno en los cauces afectados, así como restauración de la vegetación de ribera en un tramo de longitud doble al afectado.
  - Labores de acondicionamiento de las obras de drenaje como pasos de fauna.
  - Tratamiento de las vías pecuarias afectadas, que deberá contar con el visto bueno del Área de Vías Pecuarias de la Dirección General de Medio Ambiente.



- Recuperación de áreas ocupadas temporalmente.

- 7.3. En todas las superficies afectadas por las obras y no ocupadas por la infraestructura, con especial atención a los taludes, se procederá a la reposición del suelo previamente conservado conforme al epígrafe 4.3. y se instrumentarán las medidas de revegetación que sean precisas para favorecer la colonización de dichos terrenos con vegetación propia de la zona, tanto herbácea como arbustiva y arbórea, evitando las disposiciones geométricas en las plantaciones.
- 7.4. Las especies utilizadas en las labores de restauración deberán ser autóctonas y adaptadas a las condiciones del lugar. Sólo se admitirán especies alóctonas para el ajardinamiento de las glorietas.
- 7.5. Las siembras y plantaciones se realizarán entre octubre y diciembre, para especies de hoja perenne, y entre octubre y marzo, para especies de hoja caduca. El plan de obra deberá adaptarse a esta condición, para permitir que las siembras y plantaciones no se realicen fuera de estos periodos.
- 7.6. Las operaciones de revegetación y adecuación paisajística deberán estar finalizadas antes de la recepción provisional de las obras.
- 7.7. Se diseñará un Plan de Mantenimiento que incluya todas las operaciones (abonado, reposición de mallas, riegos, etc.) necesarias para el mantenimiento y desarrollo satisfactorio de las siembras y plantaciones, tanto durante la ejecución de las obras como en el plazo de garantía de las mismas, que incluirá los dos periodos vegetativos posteriores a la finalización de los trabajos.
- 7.8. Salvo autorización expresa de esta Consejería, no se utilizarán pesticidas ni herbicidas en el tratamiento de taludes y cunetas para evitar, por un lado, contaminar el suelo y las aguas, y por otro, afectar a la vegetación y la fauna.

## 8. SEGUIMIENTO Y VIGILANCIA AMBIENTAL.

El Proyecto de Construcción incorporará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el EsIA y en la presente DIA, estableciendo los controles oportunos para detectar impactos no previstos y, en consecuencia, poder determinar medidas correctoras complementarias.

A tal efecto, se realizará un seguimiento continuado de las obras y de las medidas protectoras y correctoras correspondientes, efectuándose controles con periodicidad mínima mensual durante la etapa de ejecución de las obras y trimestral durante el primer año del funcionamiento de la vía, referidos al cumplimiento de las condiciones establecidas en el EsIA y en la presente DIA. La periodicidad de los controles podrá modificarse en función de los resultados obtenidos.



En particular, se tendrán en cuenta los siguientes aspectos, que deberán quedar recogidos en los informes definidos en el Plan de Vigilancia Ambiental:

- Supervisión del replanteo de la obra, verificando que las instalaciones auxiliares no se ubican en los ámbitos excluidos en esta DIA. Verificación de la retirada selectiva de la tierra vegetal y de su mantenimiento hasta su uso en restauración.
- Campañas periódicas de medición de ruido de cuyas conclusiones se podrá determinarse la necesidad de implantar medidas correctoras adicionales que serán ejecutadas por el promotor. Dichas campañas se realizarán de acuerdo a los métodos establecidos en el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.
- Cuantificación de las emisiones de, al menos, partículas  $PM_{10}$  y  $PM_{2.5}$ , óxidos de nitrógeno, CO,  $CO_2$ , compuestos orgánicos volátiles y benceno en función del volumen de las tierras movidas durante las obras y la distancia de transporte de las mismas, la maquinaria utilizada durante las obras y el consumo de combustible asociado y los kilómetros de vía o la superficie construida, todo ello considerando las medidas preventivas y correctoras aplicadas.
- Control del mantenimiento y movimiento de la maquinaria en lo que se refiere a sus niveles de emisión, tratamiento de residuos (especialmente hidrocarburos y aceites) y restricción de su circulación fuera de las pistas de trabajo y zonas habilitadas para ello.
- Control piezométrico y de la calidad de las aguas subterráneas en el área afectada por los pasos inferiores de la plataforma, para lo que será necesario efectuar una caracterización previa al inicio de las obras. Actualización del modelo matemático de comportamiento del acuífero.
- Comprobación de la efectividad de las barreras de sedimentos.
- Control de la presencia de materiales que pudieran provocar contaminación, superficial o subterránea, edáfica o hídrica y verificación de que se gestionan adecuadamente.
- Seguimiento de la gestión de los residuos generados en la obra.
- Verificación del cumplimiento de todas las condiciones establecidas en la DIA en relación con la protección de los hábitats de interés comunitario, así como del LIC y la ZEPA.
- Verificación de la efectiva permeabilidad de la vía, en particular en cuanto a las obras de drenaje, el cerramiento y los pasos de fauna.
- Prospección y control arqueológico.
- Control de la procedencia de los materiales de préstamos y del destino de los excedentes.
- Supervisión de las labores de retirada y limpieza de materiales de desecho e instalaciones provisionales de obra, así como de reposición de servicios afectados.
- Correcta implantación de las medidas de integración paisajística y recuperación ambiental de las zonas afectadas por las obras.
- Seguimiento de la estabilidad de los taludes, la adecuación de los riegos y estado de las plantaciones, siembras y/o hidrosiembras realizadas.
- Control y evolución de la restauración de los cauces afectados.
- Verificación de la correcta restitución de las vías pecuarias afectadas.
- Control del mantenimiento de las balsas de decantación y desengrasado, cunetas y drenajes.
- Identificación de los impactos residuales que, tras la aplicación de las medidas preventivas y correctoras, pudieran aparecer.



Todas las analíticas y las mediciones de niveles acústicos deberán estar certificadas por un organismo de control acreditado por ENAC y autorizado por la Comunidad de Madrid.

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

La modificación del proyecto evaluado en cualquier aspecto que se aparte de lo contemplado en el EsIA y del contenido de la presente DIA deberá someterse a aprobación de esta Consejería.

A la efectividad de la presente resolución se le otorga un plazo de dos años desde su fecha de emisión. Transcurrido dicho plazo, en aplicación del artículo 37 de la Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid, se deberá solicitar informe de esta Consejería sobre su vigencia.

Madrid, 22 de diciembre de 2008

EL DIRECTOR GENERAL DE  
EVALUACIÓN AMBIENTAL,

Fdo.: José Trigueros Rodrigo

MINTRA  
C/ Estocolmo, nº1  
28922 ALCORCÓN (MADRID)



## **ANEXO I.- DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.**

El proyecto consiste en la implantación de una plataforma reservada para transporte público (autobuses) que comienza en San Sebastián de los Reyes, junto a la estación de la línea 10 de metro "Hospital del Norte", próxima al nuevo hospital, y se extiende hasta el núcleo urbano de Algete siguiendo los trazados de las carreteras N-I, M-100 y M-106. Las actuaciones discurren en su totalidad por los términos municipales de San Sebastián de los Reyes y Algete.

Para definir la nueva plataforma se han considerado cuatro alternativas (1A, 1B, 2 y 3), añadiendo además la alternativa 0 ("situación actual"):

### ***Alternativa 1A: Plataforma lateral con vía de servicio.***

En esta alternativa la plataforma se sitúa contigua y paralela a las carreteras existentes, disponiéndose en uno de los laterales de las mismas, bien por la derecha bien por la izquierda, tratando de no invadir ni afectar las calzadas existentes, con el objeto, entre otros, de minimizar las afecciones a los usuarios de las mismas y evitar su reposición.

Cabe destacar que en varios tramos la plataforma discurriría soterrada, y que se tendrían que realizar estructuras especiales en superficie para el cruce del arroyo Viñuelas y del río Jarama. Para el cruce con la autovía A-1, se aprovecharía el actual paso inferior, transcurriendo la plataforma paralela y contigua a la calzada existente. A continuación el trazado de la plataforma se ajustaría al corredor definido por la carretera de Algete (M-100 y M-106), tramo en el que se situarían siete glorietas.

Las principales características de la vía serían las siguientes: 12.200 m de longitud (con 8 m en recta), un radio máximo en planta de 12.500 m y mínimo de 140 m (en bucle 35 m), una pendiente máxima del 6% y mínima del 0,071%.

### ***Alternativa 1B: Plataforma Reservada Central.***

El trazado es análogo al de la Alternativa 1A, con la diferencia fundamental de que la plataforma transcurriría a lo largo de todo el recorrido entre las dos calzadas de las carreteras existentes, en vez de situarse por un lateral. En alzado, el trazado es también muy parecido, estando la principal diferencia en que en la Alternativa 1B no es necesario realizar el soterramiento bajo la antigua N-I para el paso del lateral izquierdo al lateral derecho antes del cruce con la A-1.

### ***Alternativa 2: Plataforma Reservada Lateral con Túnel bajo la A-1.***

La Alternativa 2 propone una variante a las anteriores en el cruce con la autovía A-1. En este caso la plataforma transcurriría en todo el tramo entre San Sebastián de los Reyes y la N-I por el lateral izquierdo, efectuándose el cruce con el Arroyo de Viñuelas también en superficie, pero por el lateral izquierdo. El cruce con la A-1 se realizaría en este caso mediante un falso túnel (se ha



descartado la solución mediante túnel en mina), que obligaría a realizar desvíos de tráfico provisionales en la autovía A-1.

Las principales características de la vía serían: longitud de 11.500 m, un radio máximo en planta de 12.500 m, un radio mínimo de 140 m (en bucle 35 m), una pendiente máxima del 6% y mínima del 0,071%.

### **Alternativa 3: Variante de Algete.**

Desde la tercera glorieta de las siete existentes, entre la autovía A-1 y el municipio de Algete (glorieta enlace M-100, M-106 y M-111), la plataforma se desplazaría al norte de los polígonos industriales de Río de Janeiro y de El Nogal, transcurriendo por una de las futuras calles que prevé el planeamiento urbanístico de Algete, unos 800 m al norte de la carretera M-106 y paralela a ésta. En este tramo final se plantea que los cruces con los viales secundarios que se van atravesando sean a nivel y regulados por semáforos.

Las principales características de la vía serían las siguientes: longitud de 11.800 m, un radio máximo en planta de 12.500 m, un radio mínimo de 140 m, una pendiente máxima del 6% y mínima del 0,202%.

Finalmente, considerando las diferentes alternativas, el Estudio de Impacto Ambiental (en adelante EsIA) estima que la **Alternativa 1B** resulta la menos perjudicial para el medio ambiente. Su trazado en detalle sería el siguiente:

Se inicia en las inmediaciones del nuevo Hospital del Norte en el término municipal de San Sebastián de los Reyes, conectado con la línea 10 de metro, y realiza un bucle de un único carril en sentido antihorario, que permite a los autobuses que vienen de Algete cerrar el circuito y volver a dirigirse hacia esta población.

Seguidamente, la plataforma discurre entre las dos calzadas de la N-1, hasta que llega al arroyo Viñuelas, cuyo cruce está previsto mediante una ampliación de la estructura existente. Posteriormente, para el cruce con la autovía A-1 se aprovecha el paso inferior existente, transcurriendo la plataforma entre las dos calzadas. A partir de dicho cruce el trazado de la plataforma se ajusta al corredor definido por la carretera de Algete (primero M-100 y luego M-106), tramo en el que se sitúan siete glorietas, la primera nada más pasar la A-1. Tras atravesar dicha glorieta de forma soterrada, sale a superficie entre las dos calzadas de la M-100, por donde discurre unos 700 m, entre la fábrica "Amstel-Águila" y la Ciudad Deportiva del Jarama, para volver a soterrarse en el cruce con la segunda glorieta.

A unos 500 m de dicha segunda glorieta se produce el cruce con el río Jarama, para lo que se prevé un puente aguas arriba y paralelo a los dos existentes, de forma que la plataforma pasaría por uno de los antiguos y se desplazaría la calzada de la M-100 con sentido Madrid al nuevo viaducto, el cual se diseña sin pilas en el cauce.



Posteriormente se alcanza la tercera glorieta, donde se produce el cruce de las carreteras M-100, M-111 y M-116, continuando la plataforma entre las calzadas de la M-106. En esta intersección la plataforma se dispone por encima de la glorieta mediante una estructura elevada, habiéndose descartado la opción del soterramiento por transcurrir en esta zona la tubería del 2º anillo de distribución de agua potable de la Comunidad de Madrid.

Las dos siguientes glorietas son las que permiten las conexiones de la carretera M-106 con los polígonos industriales de Río de Janeiro y El Nogal, situados al norte de la M-106, proyectándose el soterramiento de la plataforma en ambos cruces. Entre las citadas glorietas se cruza el arroyo Torrecilla mediante una obra de drenaje. Posteriormente, desde la quinta a la sexta glorieta el trazado es paralelo al arroyo de la Cerrada.

En la sexta glorieta se produce el cruce de las carreteras M-106 y M-103 y la plataforma vuelve a soterrarse evitando el cruce a nivel, para posteriormente describir un bucle, análogo al realizado en el extremo de San Sebastián de los Reyes, que alcanza la séptima y última glorieta y permite retomar a los autobuses de nuevo el sentido contrario.

La alternativa seleccionada afectaría a las siguientes vías pecuarias: colada del Arroyo Viñuelas, colada del Camino de Barajas y colada del Fresno. Dado que en el lugar de cruce, la plataforma se localiza en mediana o soterrada bajo glorietas actuales, se estima que el proyecto no incrementará la afección de los actuales viales.

En cuanto a la superficie afectada se dividiría en vegetación de ribera (3.250 m<sup>2</sup>), matorral (95.010 m<sup>2</sup>) y cultivos (99.000 m<sup>2</sup>). En relación con el movimiento de tierras, se realizan las siguientes estimaciones: 155.471,7 m<sup>3</sup> de terraplén, 39.363,4 m<sup>3</sup> de tierra vegetal, 422.166,1 m<sup>3</sup> de desmonte, 201.878,1 m<sup>3</sup> de desbroce y 52.970,9 m<sup>3</sup> de firme. Parte del material excedentario se podrá utilizar en la realización de los terraplenes, por lo que no serán necesarios préstamos, pero aún así el volumen del material excedentario será alto. En cuanto al material para firmes, se obtendrá de canteras en explotación con las pertinentes autorizaciones ambientales.

Con el fin de determinar las zonas del entorno ambientalmente compatibles para la localización de caminos de acceso a las obras e instalaciones auxiliares, se señala la necesidad de realizar un estudio específico para su localización en los lugares de mínimo impacto y compatibles con el planeamiento urbanístico.

En cuanto al planeamiento urbanístico vigente, la alternativa seleccionada no produce afecciones significativas, ya que se localiza básicamente sobre viario existente.



## ANEXO II.- CONTENIDO Y ANÁLISIS DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL.

El Estudio de Impacto Ambiental (en adelante EsIA) comienza con la exposición de los antecedentes administrativos, la justificación del proyecto y su localización geográfica. A continuación se describe el proyecto y las alternativas consideradas técnicamente viables, aspectos que han sido recogidos en el Anexo I.

Posteriormente se realiza el inventario ambiental, que contiene información sobre el clima, la calidad del aire, la geología, la edafología, la hidrología superficial y subterránea, los espacios protegidos, la vegetación y usos del suelo, la fauna, las vías pecuarias, el patrimonio cultural, el marco socioeconómico y el planeamiento urbanístico.

El EsIA prosigue con la descripción, caracterización y valoración de los impactos generados por el proyecto, identificando los impactos potenciales para posteriormente realizar una valoración cualitativa de las alternativas planteadas. De los impactos identificados, la mayoría se consideran compatibles o moderados, con excepción de la alternativa 3, que presenta impactos considerados como severos sobre los espacios protegidos y la fauna.

Prosigue el EsIA con un plan de medidas preventivas y correctoras para evitar o minimizar los impactos negativos del proyecto, las cuales se resumen a continuación.

### Medio Atmosférico:

- Riego de los caminos y las zonas donde se estén realizando movimientos de tierra.
- Transporte de tierras con la carga cubierta.
- Mantenimiento y revisiones adecuadas de la maquinaria.

### Hidrología superficial y subterránea:

- La estructura u obra de drenaje para el arroyo de Viñuelas, de régimen estacional, se realizará en periodo de estiaje.
- Instalación de barreras de retención de sedimentos para evitar arrastres en las márgenes del río Jarama y de los arroyos de Viñuelas, de la Torrecilla y de la Cerrada.
- Ubicación de instalaciones de obra fuera de lugares sensibles.
- Sistemas de control de vertidos en parques de maquinaria, como plataformas impermeables y balsas de decantación para la separación de sólidos además de grasas y aceites.
- Correcto tratamiento de las aguas residuales recogidas en las obras.

### Suelos:

- Se evitará la circulación fuera de la franja de ocupación, que se jalonará en toda la traza.

### Espacios protegidos:

- Las obras en el viaducto se realizarán fuera de las épocas de reproducción y cría.
- En espacio protegido, la zona de afección se restringirá a la estricta banda de ocupación del trazado, marcándose los límites con un cerramiento rígido, que deje un espacio libre en su parte inferior para permitir el paso de la fauna, y se evitará el paso de maquinaria o el depósito de materiales fuera de esa banda de ocupación.
- Se restaurarán las zonas alteradas con especies propias de la zona.



Vegetación:

- Antes del comienzo de las obras se jalonará el entorno del trazado, así como las vías de acceso, y en las zonas de mayor interés, como el cruce del río Jarama, se dispondrá un vallado de mayor consistencia, evitándose el trasiego de maquinaria fuera de dicha banda.
- Se restaurará la vegetación de ribera afectada, implantando especies adecuadas.

Fauna:

- Las obras, particularmente el viaducto del Jarama, se llevarán a cabo fuera del periodo comprendido entre marzo y julio.

Patrimonio cultural:

- Se realizará de un estudio del patrimonio cultural, donde se definirán las pertinentes medidas correctoras.

Impacto acústico:

- Se limitará la velocidad de acceso de los vehículos a las zonas de obra.
- Uso de silenciadores en los escapes de la maquinaria, que deberá encontrarse en perfecto estado de funcionamiento.

Servicios:

- Se repondrán todos los servicios que se vean alterados.

Integración paisajística:

- Siembras y plantaciones en todas las glorietas a modificar y en los márgenes de las carreteras modificadas.
- Los caminos de obra que vayan a permanecer en servicio serán objeto de tratamientos de integración paisajística.
- Las zonas ocupadas temporalmente por las obras serán restauradas de forma que se corrija el posible impacto visual, mediante adecuación del relieve y revegetación.

En el Programa de Vigilancia y Control Ambiental se enumeran los controles a realizar en las fases previas, durante las obras y en el funcionamiento, especificando en cada caso su objetivo, actuaciones, lugares de inspección, parámetros de control y umbrales, periodicidad de la inspección y medidas de prevención y corrección. Así mismo, se establece el contenido de los distintos informes de vigilancia a elaborar. Posteriormente se incluye el documento de síntesis.

Finalmente se aportan los siguientes anexos: estudio de afección al régimen hidráulico, estudio hidrogeológico, estudio de fauna, afección a la Red Natura 2000, estudio acústico y planos.

El EsIA puede considerarse formalmente correcto y responde al contenido establecido en la Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid.