

ANEJO N° 2. TRAMITACIÓN AMBIENTAL

ÍNDICE

2. ANEJO N° 2. TRAMITACIÓN AMBIENTAL.....	3
2.1. INTRODUCCIÓN	3
2.2. ANTECEDENTES	3
2.3. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.....	4
2.4. JUSTIFICACIÓN DE LA TRAMITACIÓN AMBIENTAL.....	4
2.5. OBJETO DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL	5
2.6. CONTENIDO MÍNIMO DEL ESTUDIO DEL IMPACTO AMBIENTAL	6
2.7. SOLICITUD DE ALCANCE DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL	6
2.8. DOCUMENTO DE ALCANCE DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL.....	6

2. ANEJO Nº 2. TRAMITACIÓN AMBIENTAL

2.1. INTRODUCCIÓN

En el año 2001 el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Carreteras, impulsó la redacción de un estudio informativo de las diferentes alternativas viables para una nueva carretera que aumentara la capacidad del corredor servido por la Autovía del Norte (A-1), en el tramo comprendido entre San Sebastián de los Reyes y el Circuito del Jarama.

Después de ser sometido a un trámite de Información Pública y de ser objeto de la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental, favorable, el citado estudio informativo fue aprobado definitivamente, resultando seleccionada para su ejecución en una primera fase una autopista de nuevo trazado (la que se preveía en aquel momento que se convirtiera en la autopista R-1), entre el enlace del Eje Aeropuerto (conexión con la antigua M-110 y autopista R-2) y la Variante de El Molar (variante de la Autovía A-1, puesta en servicio en julio del año 2009).

Dicha solución fue desarrollada posteriormente en un anteproyecto, cuyo objeto fue el de servir de base al concurso para la concesión de la construcción y posterior explotación de la autopista en régimen de peaje.

El concurso para la concesión de la autopista R-1 fue posteriormente paralizado, sin que, por lo tanto, se haya llegado a construir el tramo de autopista previsto.

En la actualidad, se constata que la acumulación de empresas tanto en Alcobendas como en Las Tablas, y sobre todo tras la llegada de 6.000 trabajadores a la Ciudad del BBVA, han ido saturando el tráfico de la autovía de Burgos.

Es hora de resolver la actual falta de capacidad y saturación de la autovía A-1, especialmente en su tramo más cercano a la ciudad de Madrid, entre los pp.kk. 15,0 y 41,0, por lo que se ha de redactar un nuevo estudio informativo que siguiendo las conclusiones que sirvieron para definir la antigua autopista R-1, permita analizar y comparar todas las alternativas viables para la resolución de sus problemas de congestión, bien sea a través de una nueva carretera variante de la A-1, incluyendo el análisis de sus conexiones con la M-40, y contemplando su explotación en régimen de peaje o libre del mismo, o bien a través de actuaciones en la existente.

2.2. ANTECEDENTES

Teniendo en cuenta que el corredor de la antigua N-1 no se incluyó dentro de las actuaciones a corto plazo previstas en las radiales de Madrid, con fecha 2/02/2001 se propuso la redacción de un Estudio Informativo sobre un nuevo eje alternativo a la Autovía A-1, que se denominó R-1 y que tenía como finalidad la recopilación y análisis de los datos necesarios para la definición de una nueva solución viaria adicional dentro de dicho corredor.

Por resolución de la Dirección General de Carreteras de fecha 22/03/2001 se autorizó la Orden de Estudio solicitada, de clave EI-1-E-151, "Variante de la carretera A-1 (antigua N-1): Madrid-Santo Tomé del Puerto" que además anulaba otra anterior de clave: EI-4-M-56, sobre el "Estudio de alternativas para la racionalización funcional y aumento de capacidad de la Autovía A-1. Tramo: San Sebastián de los Reyes- Circuito del Jarama".

Una vez adjudicada su redacción, con fecha 7/05/2003 se remitió el Documento Resumen de la actuación al Órgano Ambiental correspondiente, iniciándose el proceso de consultas ambientales establecido en el art. 13 del R.O. 1131/88 de 30 de septiembre, finalizando en enero de 2004 con la remisión por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente de las respuestas recibidas.

En julio de 2004, se envió a la Subdirección General de Planificación el Estudio Informativo, para su procedente tramitación y aprobación. Dicho documento incluía un Análisis de Rentabilidad por tramos de la alternativa seleccionada.

Con fecha 18/10/2005, se remitió un Documento Complementario de dicho Estudio Informativo, en el que se recogía la alternativa seleccionada para su ejecución por fases, concretamente la 1ª fase de la Autopista R-1 comprendida entre el extremo final de la Autopista Eje Aeropuerto M-12 (antigua M-110) y la Variante del Molar (con proyecto constructivo aprobado en marzo de 2005).

El 7/12/2005 se aprobó provisionalmente el Estudio Informativo de referencia, como tal y como Estudio de Viabilidad, recomendando como alternativa más favorable en esa 1ª fase, la denominada Este 2, opción 2, Autopista de peaje de nuevo trazado, entre el enlace del Eje Aeropuerto con la antigua M-110 y la R-2 y El Molar, donde enlazaba con la variante de esta población, ordenando a la Demarcación de Carreteras la incoación del correspondiente expediente de Información Pública.

Con fecha 14/12/2005 (BOE 298) se sometió a Información Pública el tramo I (1ª fase) de la Autopista R-1.

Las alegaciones producidas durante dicho trámite, se recogieron en un informe final, que se envió a la Dirección General en marzo de 2006.

Con fecha 3/07/2006 se produjo la correspondiente Declaración de Impacto de la actuación, iniciándose los trabajos correspondientes a la Fase C, con objeto de desarrollar la Alternativa seleccionada a nivel de Anteproyecto.

Una vez aprobado definitivamente el Estudio Informativo (4/08/2006) se envió a la Dirección General la 1ª fase del Anteproyecto vinculado, para tramitación y aprobación, la cual se produjo con fecha 23/07/2007.

Seguidamente, con fecha 15/09/2007 (BOE Núm. 222) se publicó un anuncio sobre la licitación del contrato de Concesión para la construcción y explotación del tramo I (1ª fase) la Autopista R-1.

Posteriormente, con fecha 29/12/2007 (BOE Núm. 312) se modificó dicho anuncio, para terminar declarándose desierto el Concurso.

Debido a la situación económica de entonces y con el propósito de optimizar el uso de los recursos públicos, el referido tramo de la Radial 1 (R-1) no entró a formar parte del programa de autopistas.

Ocho años después de que el concurso de la R-1 quedara desierto, teniendo en cuenta las retenciones y pérdidas de tiempo que para los usuarios supone la falta de capacidad de la A-1 especialmente en su tramo más próximo a Madrid, con fecha de entrada 24 de julio de 2015, mediante un informe elaborado por la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, se solicita la aprobación de una nueva Orden de Estudio para redactar un nuevo estudio informativo de una autovía entre el Eje Aeropuerto y El Molar, siguiendo las conclusiones que sirvieron para definir la autopista R-1, pero esta vez bajo una perspectiva de explotación como autovía libre de peaje.

El 28/07/2015 se firma la nueva Orden de Estudio para la redacción del Estudio informativo "VARIANTE DE LA AUTOVIA A-1. TRAMO: ENLACE AUTOPISTA EJE AEROPUERTO (M-12) Y AUTOPISTA R-2 VARIANTE DE EL MOLAR", de clase E11-M-75.

2.3. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

La actuación prevista en el presente estudio informativo consiste en la construcción de una variante de trazado de la carretera A-1, con características de autovía, en el tramo entre el Enlace Autopista Eje Aeropuerto (M-12) y Autopista R-2 – Variante de El Molar.

Las características de la actuación objeto de análisis, considerando la Orden de estudio para la redacción del Estudio Informativo "Variante de la Autovía A-1. Tramo: Enlace Autopista Eje Aeropuerto (M-12) y Autopista R-2- Variante de El Molar" E11-M-75, son las que se indican a continuación.

Situación: Variante de la Autovía del Norte (A-1)

Tramo: Conexión enlace Autopista Eje Aeropuerto (M-12) y autopista R-2- Variante de El Molar

Longitud aproximada: 24 km

Clase: Autovía

Características:

- Velocidad de proyecto: 120 km/h
- Calzadas: 2 x 7,00 metros (dos carriles de 3,50 metros por calzada).
- Arcenes exteriores: 2,50 metros.
- Arcenes interiores; 1,00- 1,50 metros.
- Bermas interiores: 1,00 metro.
- Bermas exteriores: 1,50 metros.

- Mediana: 10 m para todos los viales proyectados de nuevo trazado
- Restantes características: Norma 3.1-IC.

Parámetros de diseño:

Según la Norma 3.1-IC, los parámetros mínimos de diseño para la definición del tronco de las alternativas de nuevo trazado, con una velocidad de proyecto de 120 Km/h, se indican a continuación:

- | | |
|---|----------|
| - Radio mínimo en planta..... | 700 m |
| - Peralte máximo..... | 8,00 % |
| - Rampa/pendiente máxima..... | 4,00 % |
| - Parámetro mínimo en acuerdo convexo (parada)..... | 11 000 m |
| - Parámetro mínimo en acuerdo cóncavo (parada)..... | 7 100 m |

2.4. JUSTIFICACIÓN DE LA TRAMITACIÓN AMBIENTAL

Como base de partida para el análisis del marco legal en el que se encuentran las actuaciones, se considera el hecho de que el presente proyecto será aprobado por la Administración General del Estado, por lo que le es de aplicación la legislación estatal en materia de Evaluación Ambiental.

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre de evaluación de impacto ambiental es concebida como legislación básica y regula dos procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos, el ordinario y el simplificado, justificados bajo el principio de la proporcionalidad, con el fin de someter a procedimiento ordinario únicamente aquellos proyectos (recogidos en el **Anexo I** de la Ley) que, por sus características y según unos umbrales aplicados a criterios técnicos y de magnitud de proyectos, van a tener repercusiones significativas sobre el medio ambiente. En el **Anexo II** se relacionan aquellos proyectos sobre los que, atendiendo a un valor menor de los umbrales establecidos, el órgano ambiental competente ha de tomar una decisión motivada relativa a la necesidad o no de someterlos a la citada evaluación de impacto ambiental ordinaria, teniendo en cuenta los criterios establecidos en el **Anexo III**. Estos proyectos deben someterse a evaluación de impacto ambiental simplificada, procedimiento que se resuelve mediante el Informe de Impacto Ambiental que emite el órgano ambiental.

A continuación se analiza la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, con el fin de determinar qué tipo de tramitación ambiental requiere el proyecto objeto del Estudio Informativo "Variante de la Autovía A-1, Tramo: Enlace Autopista Eje Aeropuerto (M-12) y autopista R-2 – Variante de El Molar", clave: E11-M-75.

En el artículo 7. de la Ley se determina el ámbito de aplicación de la evaluación de impacto ambiental, estableciendo:

1. Serán objeto de una evaluación de impacto ambiental ordinaria los siguientes proyectos:

- a) Los comprendidos en el anexo I, así como los que, presentándose fraccionados, alcancen los umbrales del anexo I mediante la acumulación de las magnitudes o dimensiones de cada uno de los proyectos considerados.
- b) Los comprendidos en el apartado 2, cuando así lo decida caso por caso el órgano ambiental, en el informe de impacto ambiental de acuerdo con los criterios del anexo III.
- c) Cualquier modificación de las características de un proyecto consignado en el anexo I o en el anexo II, cuando dicha modificación cumple, por sí sola, los umbrales establecidos en el anexo I.
- d) Los proyectos incluidos en el apartado 2, cuando así lo solicite el promotor.

2. Serán objeto de una evaluación de impacto ambiental simplificada:

- a) Los proyectos comprendidos en el anexo II.
- b) Los proyectos no incluidos ni en el anexo I ni el anexo II que puedan afectar de forma apreciable, directa o indirectamente, a espacios protegidos de Red Natura 2000.
- c) Cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el art. 7.1. c) ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente. Se entenderá que esta modificación puede tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente cuando suponga:
 - 1º. Un incremento significativo de las emisiones a la atmósfera
 - 2º. Un incremento significativo de los vertidos a cauces públicos o al litoral
 - 3º. Incremento significativo de la generación de residuos
 - 4º. Un incremento significativo en la utilización de recursos naturales
 - 5º. Una afección a Espacios Protegidos de Red Natura 2000
 - 6º. Una afección significativa al patrimonio cultural.
- d) Los proyectos que, presentándose fraccionados, alcancen los umbrales del anexo II mediante la acumulación de las magnitudes o dimensiones de cada uno de los proyectos considerados.
- e)

En la tabla siguiente se recogen los proyectos incluidos en los anexos I y II de la Ley relacionados con la ejecución de carreteras.

Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria (Anexo I)	Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada (Anexo II)
<p>Grupo 6. Proyectos de infraestructuras.</p> <p>a) Carreteras:</p> <p>1.º Construcción de autopistas y autovías</p> <p>2.º Construcción de una nueva carretera de cuatro carriles o más, o realineamiento y/o ensanche de una carretera existente de dos carriles o menos con objeto de conseguir cuatro carriles o más, cuando tal nueva carretera o el tramo de carretera realineado y/o ensanchado alcance o supere los 10 km en una longitud continuada.</p>	<p>Grupo 7. Proyecto de infraestructuras.</p> <p>i) Construcción de variantes de población y carreteras convencionales no incluidas en el anexo I</p>

El proyecto objeto del Estudio Informativo “Variante de la Autovía A-1, Tramo: Enlace Autopista Eje Aeropuerto (M-12) y autopista R-2 – Variante de El Molar”, clave: E11-M-75, se encuentra comprendido en el **anexo I, Grupo 6. a), 1.º, por lo que debe someterse a evaluación de impacto ambiental ordinaria.**

Por ello, se debe redactar un Estudio de Impacto Ambiental (EsIA en adelante) que, acompañado por el presente Estudio Informativo en el que se enmarca, servirá para evacuar el trámite de información pública y de consultas (artículos 36 y 37 de la Ley). Posteriormente, junto con el expediente de alegaciones que resulte de dicho trámite, el EsIA formará parte del expediente de evaluación de impacto ambiental con el que se iniciará el procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto.

2.5. OBJETO DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El objeto del Estudio de Impacto Ambiental es, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 33 al 38 de la Ley, analizar y evaluar los efectos ambientales de las alternativas propuestas. Para ello, el desarrollo del EsIA centra su cometido en el conocimiento, con el detalle suficiente, de las alternativas planteadas y del medio sobre el que se proyectan, lo que permite establecer la relación entre ambos, con el propósito de precisar su incidencia ambiental, especificar la tipología de medidas preventivas, correctoras o compensatorias a aplicar en cada caso, e incorporar el Plan de vigilancia Ambiental.

Con ello, se pretende aportar al órgano ambiental elementos suficientes de juicio para obtener una declaración de impacto ambiental para el proyecto “Variante de la Autovía A-1, Tramo: Enlace Autopista Eje Aeropuerto (M-12) y autopista R-2 – Variante de El Molar”.

El alcance de este Estudio de Impacto Ambiental se ajusta a lo especificado en el artículo 35 de la Ley, aportando la información suficiente en los términos desarrollados en su anexo VI.

2.6. CONTENIDO MÍNIMO DEL ESTUDIO DEL IMPACTO AMBIENTAL

El contenido mínimo del EsIA se recoge en el artículo 35 de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

1. El promotor elaborará el estudio de impacto ambiental que contendrá, al menos, la siguiente información en los términos desarrollados en el anexo VI:

a) Descripción general del proyecto y previsiones en el tiempo sobre la utilización del suelo y de otros recursos naturales. Estimación de los tipos y cantidades de residuos vertidos y emisiones de materia o energía resultantes.

b) Exposición de las principales alternativas estudiadas, incluida la alternativa cero, o de no realización del proyecto, y una justificación de las principales razones de la solución adoptada, teniendo en cuenta los efectos ambientales.

c) Evaluación y, si procede, cuantificación de los efectos previsibles directos o indirectos, acumulativos y sinérgicos del proyecto sobre la población, la salud humana, la flora, la fauna, la biodiversidad, la geodiversidad, el suelo, el subsuelo, el aire, el agua, los factores climáticos, el cambio climático, el paisaje, los bienes materiales, incluido el patrimonio cultural, y la interacción entre todos los factores mencionados, durante las fases de ejecución, explotación y en su caso durante la demolición o abandono del proyecto.

Cuando el proyecto pueda afectar directa o indirectamente a los espacios Red Natura 2000 se incluirá un apartado específico para la evaluación de sus repercusiones en el lugar, teniendo en cuenta los objetivos de conservación del espacio.

d) Medidas que permitan prevenir, corregir y, en su caso, compensar los efectos adversos sobre el medio ambiente.

e) Programa de vigilancia ambiental.

f) Resumen del estudio y conclusiones en términos fácilmente comprensibles.

2.7. SOLICITUD DE ALCANCE DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

Tal como recoge la Ley 21/2013, de forma previa al inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario, y con carácter potestativo, el promotor solicita al órgano ambiental, de conformidad con el artículo 34, la elaboración del documento de alcance del estudio de impacto ambiental, acompañada del Documento Inicial del proyecto, con fecha de 15 de abril de 2016.

Con este trámite, el promotor solicita al órgano ambiental la determinación de la amplitud y nivel de detalle que debe tener el estudio de impacto ambiental, que contendrá, al menos, la información que se requiere en el artículo 35.1 de la Ley 21/2013, en los términos desarrollados en el anexo VI de la citada Ley.

Para la elaboración del documento de alcance del estudio de impacto ambiental, el órgano ambiental consulta a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas. El periodo de consultas previas se inicia el 13 de junio de 2016.

Una vez recibidas las contestaciones a las consultas previas, el órgano ambiental elabora el documento de alcance del estudio de impacto ambiental, y lo remite al promotor y al órgano sustantivo, junto con las contestaciones recibidas a las consultas realizadas.

2.8. DOCUMENTO DE ALCANCE DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El 29/09/2016 se remite la Resolución de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula el Documento de Alcance para la evaluación ambiental del proyecto, así como copia de las contestaciones que han sido admitidas, recibidas a las consultas practicadas, y que corresponden a:

- Oficina Española de Cambio Climático de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- Confederación hidrográfica del Tajo, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- Dirección de Inmuebles y Medio Natural de Patrimonio Nacional.
- Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid.
- Área de Calidad Hídrica de la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid.
- Área de Vías Pecuarias de la Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid.
- Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid.
- Área de Protección del Patrimonio Histórico de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Presidencia, Justicia y Portavocía de Gobierno de la Comunidad de Madrid.
- Ayuntamiento de Madrid.
- Ayuntamiento de Valdetorres de Jarama.
- Ayuntamiento de Algete.
- Ayuntamiento de San Agustín de Guadalix.
- Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes.

- Asociación de Vecinos de Tres Cantos.
- Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero.
- SEO Birdlife.

El EslA se ha redactado teniendo en cuenta los aspectos indicados en el Documento de Alcance, y en las respuestas a las consultas practicadas, tal como se analiza en el Apéndice 6. Respuestas a las consultas previas, del documento 4 "Estudio de Impacto Ambiental".