



SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio

Alegaciones al Estudio de Impacto Ambiental del proyecto *Nueva carretera R-1. Tramo: El Molar/M-12. Cierre norte de la M-50. Tramo: M-607/A-1* en los términos municipales de Algete, Fuente el Saz de Jarama, Madrid, El Molar y San Sebastián de los Reyes, promovido por la Consejería de Transportes e Infraestructuras

D. VICENTE PÉREZ QUINTANA, vecino de Madrid, en su calidad de Responsable de la Comisión de Urbanismo de la FEDERACIÓN REGIONAL DE ASOCIACIONES DE VECINOS DE MADRID (FRAVM), con domicilio social en el número 2 de la calle Bocángel, distrito postal 28028 de Madrid,

E X P O N E: Que sometido a información pública (BOCM de 29 de abril de 2008) el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto *Nueva carretera R-1. Tramo: El Molar/M-12. Cierre norte de la M-50. Tramo: M-607/A-1* en los términos municipales de Algete, Fuente el Saz de Jarama, Madrid, El Molar y San Sebastián de los Reyes, promovido por la Consejería de Transportes e Infraestructuras, en el plazo legal preceptivo presenta al mismo las siguientes

A L E G A C I O N E S

1. Que como ya se señaló en fecha 9 de marzo de 2006 por esta Federación, nos venimos a ratificar y reiterar en aquellos postulados, los cuales se reproducen en su integridad a continuación, así:

1.1 ANTECEDENTES : ESTUDIO DE VIABILIDAD DE LA NUEVA CARRETERA R-1. TRAMO: EL MOLAR/M-12. CIERRE NORTE DE LA M-50. TRAMO: M-607/A-1 DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DE LA COMUNIDAD DE MADRID

El Estudio de Impacto Ambiental (EIA) que ahora se somete a información pública resulta del Estudio de viabilidad de la *Nueva carretera R-1. Tramo: El Molar/M-12. Cierre norte de la M-50. Tramo: M-607/A-1* de la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, estudio de viabilidad –en lo relativo al cierre norte de la M-50— acerca del cual tuvieron la Asociación de Vecinos de San Sebastián de los Reyes y la Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM) la oportunidad de presentar sus objeciones directamente a la Viceconsejería de Transportes e Infraestructuras, a la Dirección General de Carreteras y a la Subdirección General de Planificación y Proyectos de la Comunidad de Madrid el 30 de noviembre de 2005, poniendo en esa reunión de manifiesto :

- a) La alarma de la asociación de vecinos y del vecindario ante las afecciones que la alternativa 1 del cierre norte de la M-50 –alternativa por la que optaba el estudio de viabilidad— produciría en San Sebastián de los Reyes, así como la incompatibilidad de dicha alternativa con el planeamiento de desarrollo aprobado y en ejecución (Dehesa

- b) Vieja, Tempranales...), y con el planeamiento en tramitación: Cerro del Baile, sobre todo¹
- a) La razonable, a entender de las entidades vecinales, posición del Ayuntamiento sansero al respecto, expresada en la moción aprobada en Pleno y en las alegaciones al *Estudio de viabilidad de la nueva carretera R-1, tramo El Molar M-12, y cierre norte de la M-50, tramo M-607-A-1*.
- c) La necesaria conciliación y aproximación de posiciones, el soterramiento de la autovía, y que no se produzca merma alguna en el uso dotacional: equipamientos, zonas verdes y espacios libres, ni afección a las viviendas existentes y futuras...
- d) La nueva alternativa, pues, defendida por la FRAVM y la asociación de vecinos: **el soterramiento de la M-50 a su paso por San Sebastián de los Reyes** (2 km aproximadamente o la **alternativa 2** del estudio de viabilidad **pero soterrada hasta su enlace**).

1.2. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO DE SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES Y AFECCIONES DE LAS ALTERNATIVAS DEL CIERRE NORTE DE LA M-50 Y RADIAL 1

El ESTUDIO DE VIABILIDAD del cierre norte de la M-50 afectaba los siguientes sectores del planeamiento general de San Sebastián de los Reyes:

- Sector de suelo urbanizable programado *Tempranales*. La alternativa 1 afecta:
 - 122.823 m2 de suelo de redes generales de espacios libres,
 - 127.996 m2 de suelo de redes generales para equipamientos,
 - 132.772 m2 de uso residencial (783 viviendas libres).
- Sector de suelo urbanizable con planeamiento incorporado *Dehesa Vieja* y plan especial de la zona terciaria de *Dehesa Vieja*. La alternativa 1 afecta el sistema general de espacios libres (el parque en vías de ejecución) de Dehesa Vieja y las parcelas: M2 (ocupada en la actualidad por las líneas de alta tensión de Iberdrola y Red Eléctrica Española) y D9 (de uso deportivo) del plan especial de la zona terciaria.
- Sectores 1 y 2 de *Cerro del Baile*. Las alternativas 1 y 2 de la M-50 cruzan los sectores 1 y 2 del área de reparto *Cerro del Baile* y el sistema general de espacios libres adscrito, este último también afectado por la alternativa 3.
- Sectores de suelo urbanizable no programado *Las Cárcavas, Sotillo Alto y Sotillo Bajo*. La alternativa 3 de la M-50 atravesaba y dividía en dos esos sectores.
- Las alternativas 1 y 2 del estudio de viabilidad afectan 12 ha del encinar de El Retamar, situado entre Dehesa Vieja y Puente Cultura, al atravesarlo en los pk 28+300 y 28+800.

¹ Ni la Asociación de Vecinos de San Sebastián de los Reyes –ni la FRAVM– presentaron alegaciones al estudio de viabilidad por haber sabido de sus afecciones recién finalizado, en octubre de 2005, el plazo de información pública.

- Las alternativas 2 y 3 atraviesan en túnel la Dehesa Boyal, por lo que resulta imprescindible el correspondiente estudio hidrogeológico para salvaguardar el encinar y su vegetación de ribera. La alternativa 1 corta en los pk 26+700 y 26+800 el parque lineal del arroyo de Quiñónez (Dehesa Boyal-N I) construido en 1996 con fondos europeos.

El estudio de viabilidad de la Radial 1, sus alternativas 1 y 2, afectan al sistema general no adscrito a sectores de suelo urbanizable, esto es, al cementerio previsto en cerro Mangranillo.

La Memoria del ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA) reconoce, sin embargo, las siguientes afecciones de las cuatro alternativas de trazado de la M-50:

Suelo urbano: urbanizaciones como **La Granjilla**.

Suelo urbanizable sectorizado: urbanización **La Granjilla**, y **Dehesa Vieja** (sector de suelo urbanizable con planeamiento incorporado del PGOU de San Sebastián de los Reyes, con la urbanización ejecutada y la edificación en construcción).

Suelo urbanizable no sectorizado: norte, este y oeste de la urbanización **La Granjilla**. Sectores próximos al **cerro Mangranillo**, donde se prevé la construcción de un **cementerio** (sistema general no adscrito a sectores de suelo urbanizable del PGOU).

Suelo no urbanizable: **Dehesa Boyal** más áreas próximas al río Jarama.

Suelo no urbanizable protegido: zonas de la **vega del Jarama** y de la ribera del **arroyo de Quiñones**.

Además, de las 28 **vías pecuarias** existentes en la zona de estudio, **once** pertenecen a San Sebastián de los Reyes.

Respecto de la Radial 1, como veremos luego, el EIA señala que la alternativa 1 ha sido modificada para no ocupar una zona reservada para sistemas generales: el nuevo cementerio.

1.3. LA ALTERNATIVA 2 DEL CIERRE NORTE DE LA M-50. TRAMO: M-607/A-1 DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

La alternativa 2 del EIA es la del trazado del anterior estudio de viabilidad aunque con modificaciones. Comienza su recorrido en el cuartel de El Goloso, discurriendo por el borde de las instalaciones militares y acercándose al límite del parque regional de la Cuenca Alta del Manzanares. En el punto kilométrico (pk) 24+000 la traza se separa del de la alternativa 4, aunque continúa compartiendo su discurrir con el de la alternativa 3. Para la alternativa 2 y la alternativa 3 se prevé la construcción de un túnel que, atravesando los terrenos de la Dehesa Boyal (pertenecientes al parque regional de la Cuenca Alta del Manzanares), minimice los impacto que sobre un paraje como el de la Dehesa podría suponer la construcción de una vía a cielo abierto. Más allá del pk 27+500 el trazado de la alternativa 2 se separa del de la

alternativa 3, pero coincide con el de la alternativa 4 hasta el final de su recorrido, al sur del Club de Campo y Deportes de la urbanización La Granjilla de San Sebastián de los Reyes, si bien la alternativa 2 discurre en falso túnel desde el pk 28+100 hasta el pk 28+800 “minimizando la afección sobre los sectores urbanizados y sobre el pasillo eléctrico, evitando las torres de alta tensión” –se dice en el epígrafe 2.1.2.1 del documento de síntesis del EIA—. Este trazado, al igual que el de la siguiente alternativa, enlazará con la futura R-1 más allá del pk 30+500 (Los Casares). La longitud total del trazado es de 13 km y 404 m.

En enero de 2006, la Asociación de Vecinos de San Sebastián de los Reyes y la FRAVM supieron de la variante propuesta (el nuevo trazado) –correspondiente a las hojas 16 y 17 del plano 02 de noviembre de 2005 del *Estudio de Impacto Ambiental de la nueva carretera R-1, tramo El Molar/M-12, cierre norte de la M-50, tramo M-607/A-1*—comunicando a la Viceconsejería de Transportes e Infraestructuras, primero por escrito (el 18 de enero) y luego directamente (el 15 de febrero), que, pese a las ligeras mejoras que introducía el nuevo trazado, en absoluto respondía a las expectativas de soterramiento de la M-50 a su paso por San Sebastián de los Reyes como demandan los vecinos de los barrios afectados y la asociación de vecinos.

La alternativa 2 discurre en falso túnel en la proximidades de Dehesa Vieja, Cerro del Baile y Las Cárcavas.

Alternativa 2 de la M-50 en San Sebastián de los Reyes

	pk inicial	pk final	longitud
Túnel	24+200	26+800	2600 m
Falso túnel	28+100	28+800	700 m

M-50, estimación de tráfico en el horizonte temporal 2010

ID	carretera	Tramo	IMD 2010
6	M-50	Entre R-1 y A-1	38.418
7	M-50	Entre A-1 y M-607	60.025
8	M-50	Entre M-607 y A-6	24.719

1.4. TRAZADO DE LA RADIAL 1: TRAMO EL MOLAR/M-12

La Radial 1, que transcurre sensiblemente paralela a la A-1 desde El Molar hasta Alcobendas, unirá con la autopista M-12 de acceso al aeropuerto de Barajas y conectará directamente con la nueva T-4 del aeropuerto, la M-11 y la M-40 sentido sur. Todas las alternativas en su tramo final coinciden con el proyecto existente de variante de El Molar hasta enlazar con la A-1. De las cuatro alternativas del trazado contempladas en el estudio de viabilidad sólo se consideran 3 en el Estudio de Impacto Ambiental.

La alternativa 1 ha sido modificada para no ocupar una zona reservada en San Sebastián de los Reyes para sistema general: nuevo cementerio.



Radial 1, estimación de tráfico en el horizonte temporal 2010

ID	Carretera	Tramo	IMD 2010
1	R-1	Entre M-12 y M-50	44.112
2	R-1	Entre M-50 y M-100	29.585
3	R-1	Entre M-100 y M-111	28.699
4	R-1	Entre M-111 y Santo Domingo	14.440
5	R-1	Entre Santo Domingo y El Molar	14.074

2.- Por otro lado, dado que la FRAVM se encuentra dentro de la Plataforma recientemente constituida contra el cerramiento del tramo Norte de la M-50, junto con otras entidades sociales y vecinales, hace suyas las alegaciones que de forma conjunta se han realizado, las cuales son las siguientes:

Puntos de Afección de la M-61 propuesta por la CAM desde su inicio en la A-1

Consideraciones sobre la afección al tráfico en la zona

Como punto de partida hemos de considerar la oportunidad de la construcción de este cierre de la M-50 y su afección a otras carreteras. La M-50 se construye principalmente para reducir los atascos que sufre en la actualidad la M-40. Sin embargo la nueva carretera, lejos de conseguir la eliminación de estos atascos, puede provocar que se reproduzcan en otros puntos, por ejemplo en la A-1.

Los atascos de la M-40 están motivados por la poca capacidad de absorción que tiene la A-1 en horas punta, al ya estar de por sí bastante saturada. La M-50 permitirá poner en cabecera de la A-1, dirección Madrid principalmente, a miles de coches que se incorporarían al atasco matutino, aumentando los problemas en las entradas y las salidas a los municipios y barrios colindantes y propagando así las retenciones a las vías que la conectan (M-40, M-30, etc).

Como el flujo de tráfico es mayor hacia la A-1 que desde la A-1, el número de coches por minuto que intentarán usar la saturada radial aumentará y con ello los problemas de tráfico. La solución no puede ser dar alternativas para que los coches lleguen antes al atasco de la A-1.

2.1 - Destrucción del parque forestal El Retamar.

Se destruye un retamar y encinar de una extensión de 12 Hectáreas recientemente recuperado, de alto valor ecológico y con encinas centenarias que desaparecerían. Por mucho que se reforeste después, se necesitarían 100 años para que el retamar recuperase su aspecto actual.

2.2 - Acceso inadecuado a San Sebastián de los Reyes.

El acceso al municipio no se hará al Paseo de Europa como sería razonable y eje vertebrador de tráfico local, sino que se haría directamente al barrio de Dehesa Vieja, a una calle que sólo tiene un carril en cada sentido. El tráfico, especialmente el que acuda a la zona comercial Alegra, saturará el barrio provocando ruidos, humos, atascos y molestias.



2.3 - Proximidad a las viviendas de Dehesa Vieja, con los consecuentes problemas de ruido, tráfico y contaminación.

El trazado se aproxima demasiado a las viviendas de Dehesa Vieja, un núcleo de población con miles de habitantes que ya sufren la afección acústica de los sobrevuelos de los aviones procedentes de Barajas. La proximidad de la carretera provocará molestias, humos y, sobretodo, más ruido.

2.4 - Afección al crecimiento y a la promoción de vivienda protegida en Cerro del Baile.

El trazado atraviesa el Cerro del Baile, zona natural de crecimiento urbano de San Sebastián de los Reyes y donde se prevé la construcción de más de 2.000 viviendas de protección oficial.

2.5 - Pasa a escasos metros del Polideportivo, en viaducto sobre el arroyo, justo frente a la zona de las piscinas.

El trazado se pega a la valla del polideportivo Dehesa Boyal, el lugar más frecuentado del municipio. Un espacio limpio y tranquilo pensado para el deporte y la salud. Y la zona más próxima sería precisamente la zona de las piscinas al aire libre. Con la M-50 y la contaminación provocada, el polideportivo dejará de ser un sitio adecuado para la práctica del deporte. Además el trazado destruye el aparcamiento público, provocando atascos, afeamiento del lugar y molestias a los que quieran acudir allí.

2.6 - Corta y destruye el parque lineal del Arroyo Quiñones.

El parque del Arroyo Quiñones fue financiado con fondos de cohesión de la Unión Europea. Es un parque lineal a lo largo del curso del Arroyo Quiñones y que sería cortado y destruido por la carretera, que sería cruzado a cielo abierto y en viaducto, con grave afección para el entorno.

2.7 - Pasa a pocos metros de la Dehesa Boyal, Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares.

La Dehesa Boyal es un espacio protegido de alto valor ecológico, muy querido por los vecinos y enmarcado dentro del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares. Es un encinar de gran densidad de árboles y arbustos, que posibilita una gran variedad de fauna y flora. La proximidad de la carretera provocaría una contaminación acústica y ambiental, nefasta para un entorno tan delicado. El periodo de construcción sería el más perjudicial, pues a los ruidos y humos se suma el polvo de obra, tan letal para animales y plantas.

El trazado afectaría además a varias vías pecuarias del entorno, todavía en uso y en periodo de recuperación, y que quedarían inutilizadas con las obras.

2.8 - Destrucción del parque de los sistemas generales de Dehesa Vieja.

El parque de protección de la Dehesa acaba de concluir su construcción y ha costado casi 3.000 millones de pesetas. Es un parque que recupera una antigua zona de labranza, colchón de protección de la Dehesa Boyal y zona de recarga hidrogeológica que contiene toda la red general de riego con agua reciclada del municipio. Una obra financiada con fondos europeos y que incluye tuberías, bombas, varios depósitos y una balsa de compensación. La construcción de la M-50 destruiría el parque y las infraestructuras recién creadas, separaría a los vecinos de su Dehesa y afectaría a la recarga de las capas freáticas de la zona.



2.9 - Destrucción del parque de Tempranales, ahora mismo en construcción y de la red de riego.

Junto al parque de Dehesa Vieja se está terminando de arbolar el parque de Tempranales, entre las viviendas del barrio y la Dehesa Boyal. Este parque sirve también de colchón de protección de la Dehesa, recupera igualmente una antigua zona de labranza y un antiguo vertedero y es zona necesaria para la recarga hidrogeológica que acabamos de comentar. La construcción de la M-50 afectaría negativamente del mismo modo que al parque de los sistemas generales.

2.10 - Proximidad a las parcelas para colegios y zonas deportivas en Tempranales.

La carretera proyectada pasa muy cerca, y en algún caso atraviesa, parcelas de Tempranales destinadas a la construcción de colegios y centros deportivos, impidiendo así su construcción u obligando a construir unas dotaciones tan importantes en un espacio tan poco saludable.

2.11 - Proximidad a las viviendas protegidas de Tempranales.

La carretera proyectada pasa a escasos metros de las parcelas residenciales de Tempranales, un barrio donde vivirán miles de vecinos. La proximidad de la carretera provocará ruidos y polución que afectarán al descanso y a la salud de los que allí vivan: Cooperativas, Viviendas de Protección y Viviendas Libres, EMSV, etc.

2.12 - Proximidad a las viviendas protegidas de Fuente Lucha.

La carretera proyectada pasa a escasos metros de las parcelas residenciales de FuenteLucha, el nuevo barrio de Alcobendas. La proximidad de la carretera provocará ruidos y polución que afectarán al nivel de vida general de los que allí vivan.

2.13 - Acceso inadecuado a Alcobendas.

Como en San Sebastián de los Reyes, el acceso al municipio se haría directamente al barrio residencial de Fuentelucha por lo que el tráfico, especialmente el que acuda a las zonas industriales y empresariales, saturará las calles del barrio provocando múltiples molestias como ruidos, humos y atascos.

Conclusión

El enorme coste tanto económico como ecológico frente al escaso rendimiento social, hace más que discutible la construcción de esta infraestructura. Sin duda antes de plantear esta alternativa es fundamental el explorar otras más baratas y menos agresivas, desde el fomento del transporte público, la M-50 ferroviaria, o las vías de servicio y el carril Bus-vao en la A-1 o en la M-40.

Por ello,

S O L I C I T A:

1. La **modificación de la alternativa 2 del cierre norte de la M-50** –elegida y recogida por el Estudio de Impacto Ambiental— para evitar al máximo las afecciones a los desarrollos urbanísticos (existentes, en construcción y futuros) de San Sebastián de los Reyes, a los sistemas o redes generales y locales de espacios libres-zonas verdes y equipamientos:
 - **Soterramiento de la M-50 a su paso por San Sebastián de los Reyes y hasta su enlace**, modificando el trazado de la alternativa 2 de la hoja 17 del plano 02 de noviembre 2005 del EIA para evitar que las embocaduras de los túneles (entradas y salidas), las vías de evacuación y salidas de emergencia afecten al uso residencial (La Granjilla, Dehesa Vieja, Cerro del Baile...), a las zonas verdes y equipamientos, aprovechando, para ello, los nudos de conexión viaria o glorietas existentes o previstos en el planeamiento.
 - Trazado del túnel al borde (valla) de la Dehesa Boyal y estudio hidrogeológico para salvaguardar el encinar y la vegetación de ribera.
2. Que el trazado de la R-1 transcurra en el límite entre el suelo urbanizable programado (suelo urbanizable sectorizado para la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid) del Plan General de Ordenación Urbana de San Sebastián de los Reyes y el suelo no urbanizable, considerando el viario de borde que proponía la revisión del planeamiento general, revisión que fue definitivamente aprobada el 19 de diciembre de 2001, y considerando, asimismo, los serios impactos y el efecto barrera derivados de la compartimentación generada por el cruce de esta infraestructura con autovías y carreteras ya existentes, cursos de agua, río Jarama y arroyos.

Salvaguarda del sistema general no adscrito a sectores de suelo urbanizable: el cementerio previsto en cerro Mangranillo.

Todo lo cual somete a la consideración del Servicio de Evaluación Ambiental (Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental) de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, así como a la consideración de la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, en Madrid a 13 de mayo de 2008.

Fdo: D. Vicente Pérez Quintana



Comisión de Urbanismo FRAVM