

Excmo. Ayuntamiento de El Molar
Plaza Mayor, 1
28710 Molar, El (Madrid)26-UB2-00105.2/2024
SIA-25/053

En contestación a su oficio con referencia de entrada en el Registro General de esta Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior con el número 10/275744.9/25 del pasado día 1 de abril de 2025, por el que viene a interesar informe en relación con el Plan Especial de Conexión de Infraestructuras que afecta a terrenos de los términos municipales de El Molar, Algete y Colmenar Viejo, y a la vista de la propuesta del Área de Análisis Ambiental de Planes y Programas, esta Dirección General de Transición Energética y Economía Circular formula el siguiente Documento de Alcance:

1. ANTECEDENTES

1.1. Expedientes anteriores relacionados

- Con fecha 17 de enero de 2025 entra en esta Dirección General, remitido por el Ayuntamiento de El Molar, el Plan Especial de Conexión de Infraestructuras que afecta a terrenos de los términos municipales de El Molar, Algete y Colmenar Viejo (SIA 25/011).

En este sentido, el 11 de febrero de 2025 se contesta al Ayuntamiento de El Molar que, habiéndose constatado que el PE de Conexión de Infraestructuras afecta a varios términos municipales, conforme el artículo 61.6 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, corresponderá al órgano competente de la Comunidad de Madrid (la Dirección General de Urbanismo), la tramitación y aprobación de los instrumentos de planeamiento que afecten a más de un término municipal.

Por tanto, se procede a la devolución de la documentación recibida y al archivo del expediente.

- Con fecha 17 de enero de 2025 y número de referencia 10/036589.9/25 tuvo entrada en la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior, oficio de remisión por parte del Ayuntamiento de El Molar en relación al Plan Parcial del Sector SAU-21 del PGOU del término municipal de El Molar, solicitando de esta Dirección General de Transición Energética y Economía Circular la tramitación de la evaluación ambiental estratégica ordinaria del citado Plan Parcial conforme a la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (SIA 25/012).

Con fecha 28 de octubre de 2025 y número de referencia 10/904306.9/25, esta Dirección General de Transición Energética y Economía Circular, emitió resolución de Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico del Plan Parcial del Sector SAU-21 del PGOU del término municipal de El Molar.

1.2. Antecedentes administrativos

Con fecha de 1 de abril de 2025 y referenciado con el número 10/275744.9/25, el Área de Tramitación y Resolución de Procedimientos remite al Área de Análisis Ambiental de Planes y Programas solicitud de inicio de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria, en relación con el Plan Especial de Conexión de Infraestructuras Exteriores del Sector SAU 21, en los términos municipales de El Molar, Algete y Colmenar Viejo.

La evaluación ambiental estratégica ordinaria ha sido solicitada por el promotor, al encontrarse el Plan Especial dentro de los dos supuestos del artículo 6 de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, de 9 de diciembre, dado que el mismo establece el marco para la futura autorización de un proyecto



La autenticidad de este documento se puede comprobar en
<https://gestiona.comunidad.madrid/csv>
mediante el siguiente código seguro de verificación: 1221395137285628452903

legalmente sometido a evaluación de impacto ambiental y por su afección a un espacio protegido recogido en la Red Natura 2000 (ES3110003 “Cuenca del río Guadalix”)

Examinada la documentación remitida se considera que cumple los requisitos mínimos exigidos en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental a los efectos del inicio del procedimiento ambiental. Por tanto, con fecha 1 de abril de 2025 se inicia la evaluación ambiental estratégica.

Con fecha 10 de abril de 2025 y referencia 26/018925.0/25, se comunica al Área de Tramitación y Resolución de Procedimientos el inicio del procedimiento y la realización de las consultas a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas.

Con esa misma fecha se solicita al Canal de Isabel II el informe del ente gestor previsto en el artículo 7 del Decreto 170/1998, de 1 de octubre, sobre gestión de las infraestructuras de saneamiento de aguas residuales de la Comunidad de Madrid, recibándose respuesta el día 15 de julio de 2025 con registro de entrada número 10/598866.9/25.

Igualmente, con fecha de 10 de abril de 2025, se solicita al Servicio de Informes Técnicos Medioambientales informe en materia de recursos naturales sostenibles y espacios protegidos, recibándose respuesta el día 25 de septiembre de 2025 con registro de entrada número 10/781471.9/25.

1.3. Consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas

En cumplimiento del artículo 19 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, con fecha 10 de abril de 2025 se realizan consultas previas por espacio de treinta días, a las Administraciones públicas afectadas y las personas interesadas para que aporten sus sugerencias en relación a la amplitud, nivel de detalle y el grado de especificación del estudio ambiental estratégico.

Se han identificado como Administraciones públicas y público interesado a los señalados en la siguiente relación:

ORGANISMOS CONSULTADOS	FECHA DE CONTESTACIÓN
- Área de Planificación y Gestión de Residuos	
- Área de Vías Pecuarias	08/07/2025
- Consorcio Regional de Transportes. Área de Estudios y Planificación	
- D. G. Aviación Civil	
- Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid	18/07/2025
- Área de Instalaciones Eléctricas	
- D.G. Patrimonio Cultural	
- Área de Minas e Instalaciones de Seguridad	
- D.G. Protección Civil	27/05/2025
- D.G. de Carreteras	
- D.G. de Urbanismo	25/06/2025
- D.G. del Suelo	07/05/2025
- D.G. de Reequilibrio Territorial	21/04/2025
- Área de Evaluación Ambiental	24/07/2025
- Jefatura Bomberos	12/05/2025
- Confederación Hidrográfica Del Tajo	
- Servicio de Sanidad Ambiental	05/06/2025
- Red Eléctrica de España, S.A.U. (Sede Social)	21/05/2025
- Seo Sociedad Española de Ornitología	
- Ayuntamiento de Algete	30/05/2025



- Ayuntamiento de Colmenar Viejo	29/05/2025
- Ayuntamiento de San Agustín del Guadalix	
- Asociación Ecologista del Jarama El Soto	
- Ecologistas en Acción	
- Asociación Ecología Y Libertad	28/04/2025
- Área de Agricultura	
- Liberum Natura	30/05/2025

Se adjunta copia de las respuestas recibidas de los organismos antes mencionados. A fecha de la emisión de este documento de alcance no se han recibido más contestaciones.

2. CONTENIDO Y ALCANCE DEL PLAN PARCIAL

2.1. Contenido documental

El expediente consta de la siguiente documentación:

- Borrador de Plan Especial de Conexión de Infraestructuras Exteriores del Sector SAU 21, en los términos municipales de El Molar, Algete y Colmenar Viejo. Documento no firmado ni visado. Incluye:
 - Avance de Memoria
 - Avance de Planos de Ordenación
 - Anexo 1. Documentación Fotográfica
 - Anexo 2. Documentación acreditativa para formulación de la iniciativa.
 - Anexo 3. Estudio de Alternativas desde el punto de vista ambiental.
- Documento Inicial Estratégico del PE de Conexión de Infraestructuras Exteriores del Sector SAU-21 de El Molar. Año 2024. Documento no firmado ni visado.
- Certificado de aprobación de declaración de interés general PEI SAU, por el secretario municipal de El Molar.
- Informe jurídico de Declaración de interés general para El Molar el Plan Especial de Infraestructuras de conexiones exteriores del Sector SAU-21 de este término municipal

Asimismo, se remite la siguiente documentación correspondiente al Plan Parcial del SAU-21:

- Estudio Hidrológico, Hidráulico y de cumplimiento del Decreto 170/1998
- Estudio de Capacidad de Acogida para la Urbanización del Sector del Suroeste SAU 21 de las NNSS de El Molar

El expediente remitido carece de informe técnico municipal sobre viabilidad urbanística de la propuesta de ordenación para la Aprobación Inicial.

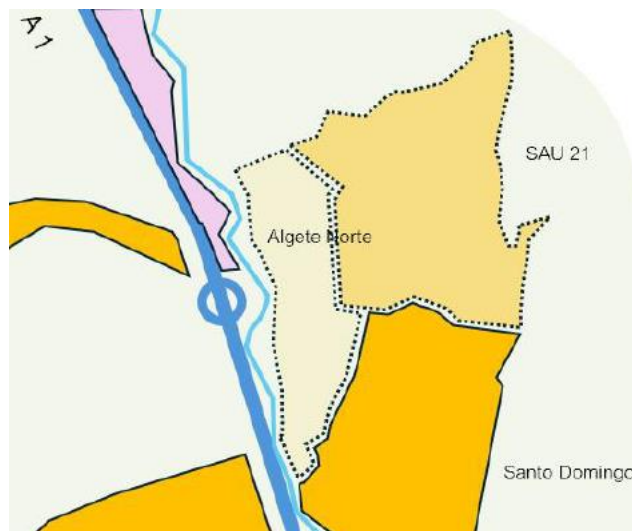
2.2. Descripción del ámbito.

El Plan Especial de Conexión de Infraestructuras Exteriores del Sector SAU 21, presenta la particularidad de localizarse en una zona donde confluyen tres municipios, El Molar, Algete y Colmenar Viejo, resultando ser, a juicio del Ayuntamiento de El Molar y según se indica en la documentación presentada, una infraestructura territorial de “Interés General y Público”, en torno a la Autovía A1 como infraestructura territorial de conectividad y de articulación de los futuros núcleos de población a desarrollar en los municipios que se sitúan en su entorno.



El enlace proyectado en el Plan Especial de Infraestructuras (PEI), tiene origen en la planificación general de El Molar de crecimiento urbano para esta zona, que se concreta en el sector de suelo urbanizable SAU 21, el cual, a su vez, es limítrofe con suelos de Algete y en particular con el Plan de Sectorización de Algete Norte, actualmente también en tramitación.

El trazado del PEI, es sensiblemente perpendicular a la A1, conectando el SAU-21 de El Molar, a través de los suelos de Colmenar Viejo y Algete, siendo su punto de contacto la rotonda Este del Enlace de Valdelagua (también denominado Punta Galea) situado aproximadamente en el pK 30+650 de la Autovía del Norte (A-1).



Delimitación del PEI.

La Autovía A-1 discurre al oeste de la zona de estudio del presente Plan Especial con dirección Noroeste y cuenta con una plataforma con dos calzadas que cuentan con dos carriles por sentido de circulación en el entorno del enlace viario de Valdelagua. Al norte de este enlace comienza en la margen derecha un tramo de vía de servicio en su margen Este que da acceso a la urbanización Punta Galea en primer término y posteriormente al Polígono Industrial Sur de San Agustín de Guadalix, existentes en los suelos comprendidos entre dicha vía de servicio y el ZEC del Río Guadalix.



El ámbito del PEI pertenece en su práctica totalidad a la cuenca del Río Guadalix, afluente del Jarama, a su vez subsidiario del Tajo, catalogado como espacio de la Red Natura 2000: Zona de Especial Conservación ZEC ES3110003 "Cuenca del río Guadalix".

La propuesta de conexión del PEI, debe cruzar sobre el cauce del río Guadalix, el cual discurre en paralelo a la A1 por su margen derecha, afectando al espacio natural protegido en 200 m.

Delimitación de la propuesta de trazado del PEI sobre los tres términos municipales y el río Guadalix

Desde el punto de vista geomorfológico, la zona de estudio se ubica sobre la llanura aluvial y las terrazas del río Jarama, localizándose sobre el Sistema Acuífero número 14 de la Cuenca del Tajo denominado "Terciario detrítico Madrid", en particular sobre materiales arcósicos que se integran dentro del conjunto denominado "Facies Madrid".



Respecto a la vegetación existente en el ámbito de estudio, predomina el cultivo de cereal de secano y los eriales de bajo valor ecológico, en proceso de evolución hacia la vegetación climácica. Aunque la vegetación más valiosa es la vegetación de ribera asociada al curso del río Guadalix.

Asimismo, en el ámbito de estudio se localiza un tipo de hábitat de interés comunitario (HIC), con dos variantes, pertenecientes al HIC 5330: Matorrales termomediterráneos y pre-estépico.

Asimismo, los términos municipales de El Molar y Algete, están afectados por las servidumbres acústicas del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, conforme la Orden FOM/231/2011, de 13 de enero, por la que se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas, el Plan de acción asociado y el mapa de ruido del aeropuerto de Madrid-Barajas, afectando al ámbito de estudio del presente Plan Especial.

2.3. Planeamiento vigente

Los instrumentos de planeamiento general vigentes en los tres términos municipales afectados por el Plan Especial de Infraestructuras [PEI] son los siguientes:

- El Molar. Normas Subsidiarias de Planeamiento de El Molar, aprobadas definitivamente por Acuerdo de Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid de fecha 25/04/2002 y publicado en el BOCM en fecha 12/08/2002
- Algete. Plan General de Ordenación Urbana de Algete, aprobado definitivamente por Acuerdo de Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid de fecha 04/02/1999 y publicado en el BOCM de fecha 25/03/1999
- Colmenar Viejo. Plan General de Ordenación Urbana y Catálogo de Bienes a Proteger de Colmenar Viejo, aprobado definitivamente por Acuerdo de Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid de fecha 05/07/2002 y publicado en el BOCM de fecha 18/07/2002

La ordenación de las infraestructuras de conexiones exteriores del sector SAU-21 a través de la redacción de un Plan Especial de Infraestructuras, deriva de las condiciones fijadas en la Ficha del sector para su ejecución, en que se establecía que el desarrollo del Sector asumirá la obtención de suelo necesario para la conexión, y su ejecución y financiación, entre el Sector y el nudo de la Autopista A-1, pk 30+650.

En este sentido, paralelamente al presente Plan Especial, se encuentra en tramitación el Plan Parcial del Sector SAU-21 de El Molar. La nueva conexión viaria habilitará el desarrollo de más de 3500 viviendas libres y de unas 3.000 viviendas en régimen de protección en el SAU 21, a las que cabe sumar las 650 viviendas libres y 650 viviendas en régimen de protección que plantea el Avance de Sectorización de "Algete Norte"; por tanto, el presente PEI se plantea como una infraestructura básica del territorio que conforma una red pública a nivel supramunicipal.

Conforme se indica en documentación de la Memoria-Borrador del PEI, se destinan a la red supramunicipal en los 3 municipios afectados, para un recorrido de unos 1,2 km de longitud, los siguientes suelos:



SUELOS AFECTADOS			
Municipio	CLASIFICACIÓN SUELO según planeamiento	RÉGIMEN SUELO (DT 1ª Ley 9/2001)	Sup. [Ha]
EL MOLAR	Suelo Apto para Urbanizar	Suelo Urbanizable Sectorizado	0,51
ALGETE	Suelo No Urbanizable Común	Suelo Urbanizable No Sectorizado	1,66
	Suelo No Urbanizable de Especial Protección Parque Fluvial Vega del Jarama	Suelo No Urbanizable de Protección	
COLMENAR VIEJO	Suelo No Urbanizable de Protección de Ribera y Ecológica	Suelo No Urbanizable de Protección	1,09
TOTAL:			3.26

Por otro lado, el Ayuntamiento de El Molar ha iniciado la tramitación de un nuevo PGOU, cuyo Avance fue sido publicado con fecha 23 de septiembre de 2024, recogiendo en sus previsiones el desarrollo tanto del SAU-21 como del presente Plan Especial de Infraestructuras. A este respecto, con fecha 9 de octubre de 2024 y nº de referencia 10/867272.9/24, tuvo entrada en esta Consejería de Medio Ambiente Agricultura e Interior, solicitud de inicio de Evaluación Ambiental Estratégica del Avance del Plan General de Ordenación Urbana de El Molar, actualmente en tramitación (SIA 25/047).

2.4. Objetivos y características del área ordenada por el Plan Parcial

El objeto del presente Plan Especial (PE) es definir una red viaria y de infraestructuras de servicio urbano de conexión exterior entre el sector de suelo urbanizable en desarrollo en el término municipal de El Molar, el denominado SAU-21 y la Autovía Nacional A1, con paso por los términos municipales de Colmenar Viejo y de Algete.

El Plan Especial la concibe como una Infraestructura Básica del Territorio a nivel supramunicipal, conformando una Red Pública de Infraestructuras de Comunicación viaria, que habrá de ser tramitada por la Comunidad de Madrid. Según se indica en la documentación aportada, es una infraestructura necesaria para dar viabilidad (en lo que respecta a la movilidad y a la garantía de ciertos servicios) al denominado sector SAU 21 de las Normas Subsidiarias de El Molar y para ordenar la conectividad territorial futura de otros desarrollos próximos.

En este sentido, se plantea que la financiación corra a cargo del promotor del SAU-21, sin perjuicio que posteriormente puedan articularse, en su caso, al momento del desarrollo de los suelos de Algete y Colmenar Viejo, un reparto del coste de forma proporcional.

La previsión de ejecución, por parte de los promotores, del acceso al sector SAU 21, se realizará desde la autovía A-1, mediante la construcción de un vial de 1.220 m de longitud, 27 m de anchura compuesto por, dos calzadas de 7 m cada una (2 carriles por sentido), carriles bici unidireccionales (2 m por sentido), aceras accesibles (3 m por margen) y una mediana de 3 m. Se inicia en la glorieta Este del enlace de Valdelagua (en el término municipal de Colmenar Viejo), situado a la altura del p.k. 30+650 autovía, continúa su trazado por el término municipal de Algete y termina en la glorieta Oeste de la red viaria interior del SAU, previo cruce del río Guadalix en el término municipal de El Molar.

El PEI no implica ningún cambio en la clasificación de los suelos afectados de los municipios, que se califican como Red Pública de Infraestructura de Comunicación Viaria, siendo la parte elevada sobre el ZEC de la Cuenca del Río Guadalix, una calificación superpuesta.

La Memoria-Borrador del PEI aportada, recoge que el vial a su paso por los diferentes términos, ha de quedar cedido a cada Ayuntamiento, previo consenso y suscripción de convenio con los tres municipios. No obstante, se contempla la posibilidad de que el tramo que discurre por Colmenar Viejo y el tramo de Algete, en caso de no concluir la iniciativa del sector Algete Norte, se integrará en la



Red Viaria de la Comunidad de Madrid en la categoría correspondiente según art. 4.4 de la ley 3/1991 de Carreteras de la Comunidad de Madrid.

Por otro lado, según se indica en la documentación aportada, en la ficha urbanística del SAU-21 de El Molar, se establece que éste asumirá la obtención del suelo necesario para la conexión, ejecución y financiación entre el sector y el nudo de la Autopista A-1, pK 30+605.

Igualmente, se adjunta Certificación de Declaración de Interés General por el Ayuntamiento de El Molar de 31 de enero de 2025.

2.5. Alternativas consideradas en el Plan Especial

Tanto en el Borrador del Plan Especial como en el Documento Inicial Estratégico del Plan Especial de Conexión de Infraestructuras Exteriores del Sector SAU 21, se ha realizado un planteamiento inicial de alternativas considerado relevante analizar la posibilidad de utilizar las diferentes estructuras de cruce existentes sobre el ZEC de la Cuenca del río Guadalix en el entorno del SAU-21, con objeto de reducir la afección a este espacio protegido. En este sentido, se han estudiado las siguientes alternativas de conexión:

- Alternativa 0, que se correspondería con la no realización del Plan Especial de Infraestructuras.
- Alternativa 1, propuesta de conexión a través de los dos puentes actualmente existentes sobre el río Guadalix: el puente que da acceso a la urbanización de Santo Domingo y el puente que da acceso a la depuradora de San Agustín de Guadalix desde la urbanización Punta Galea.

La superficie ocupada sería de 44.495,90 m². Según se indica en la documentación aportada la infraestructura ocuparía 11.179,23 m² de la ZEC “Cuenca del río Guadalix”.

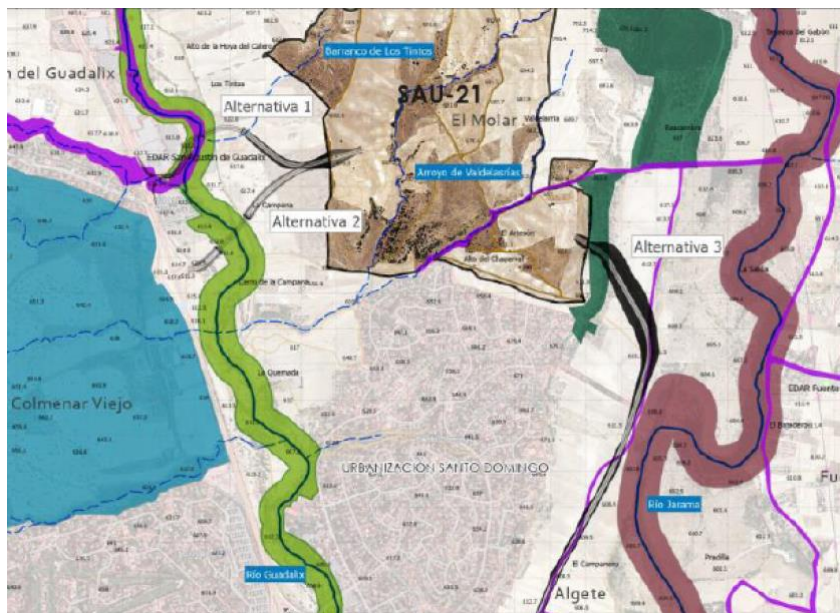
- Alternativa 2 (alternativa seleccionada). Se ha planteado la conexión viaria desde el nudo viario del pK 30+650 (enlace de Valdelagua) al ser este enlace existente de la Autovía A-1 el más próximo al sector SAU-21.

La superficie ocupada sería de 49.597,57 m², y según se indica en la documentación aportada, no se afectaría a la ZEC “Cuenca del Río Guadalix”, al ejecutar una estructura elevada, con una longitud aproximada de 250 metros, que salve completamente este espacio protegido y la zona inundable hasta un periodo de retorno de 500 años.



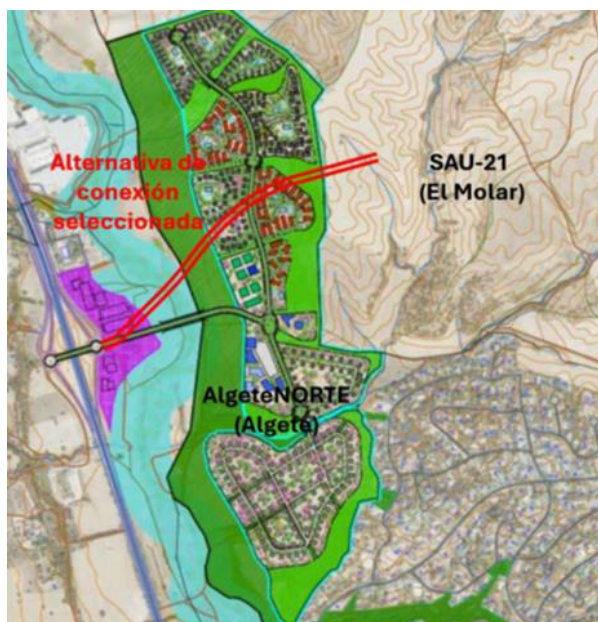
- Alternativa 3, propuesta de conexión al sector SAU-21 por su margen Este, con origen aprovechando el actual enlace existente en la vía de servicio del pK 26+500 de la Autovía A-1, para el acceso a la urbanización RACE. Esta alternativa permitiría habilitar un segundo acceso por el Sur y/o Este a la urbanización Santo Domingo, lo que supondría una mejora en la circulación en este tramo.

La superficie ocupada sería de 203.722 m², ocupando 5.618,80 m² de la ZEC "Cuenca del Río Guadalix".



El promotor selecciona la alternativa 2 de conexión, tras realizar un análisis previo de las alternativas 1, 2 y 3 propuestas, mediante una matriz multicriterio.

En este sentido, cabe destacar que, en la documentación aportada, se manifiesta, para todas las alternativas contempladas, la intención de salvaguardar la ZEC "Cuenca del Río Guadalix" mediante estructuras elevadas que salven este espacio protegido, sin embargo, solo se indica este aspecto para la alternativa 2 seleccionada, no estableciendo los m² de ocupación sobre el ZEC para dicha alternativa 2, mientras que si se establece para las alternativas restantes.



Asimismo, se debe indicar que la alternativa seleccionada no es compatible con la ordenación prevista para el Sector Algete NORTE, situado en el suelo urbanizable no sectorizado definido en el Plan General de Algete, y cuyo Plan de Sectorización se encuentra actualmente en tramitación. Se adjuntan unas imágenes en las que observa la incompatibilidad entre la ordenación del Sector Algete NORTE y a alternativa de conexión del Sector SAU-21 definida en el Plan Especial de Conexión.

La solución elegida (alternativa 2), conecta el SAU-21 con el enlace viario de Valdelagua, en el p.k. 30 de la carretera A-1.

El trazado comienza en la rotonda existente en la margen derecha de esta y se extiende hasta una nueva estructura diseñada para cruzar el río Guadalix, con una longitud suficiente para preservar el espacio protegido. Desde este punto, se plantea una conexión viaria que enlaza con el futuro eje Norte-Sur previsto en el Plan de Sectorización de Algete Norte.



Según el proyecto presentado, el diseño del perfil longitudinal del trazado se ha adaptado al terreno en la medida de lo posible, garantizando pendientes inferiores al 6% para cumplir con los requisitos de accesibilidad, dado que la sección viaria incluye aceras clasificadas como itinerarios accesibles.

La conexión final con el SAU-21 se realiza a través del viario principal de acceso, que cuenta con una rotonda en altura para facilitar el acceso a las parcelas laterales. Este viario se desarrolla a una cota de 664 metros.

3. DOCUMENTO DE ALCANCE DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

3.1 Aplicación de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental

El presente documento de alcance del estudio ambiental estratégico se formula con base en la documentación presentada, los informes recibidos y las consultas realizadas descritas en el apartado de Antecedentes y estará a lo que determine el artículo 19 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Las condiciones que a continuación se señalan se emiten sin perjuicio de las determinaciones adicionales que puedan resultar de la documentación que se solicita, que, en todo caso, deberá acompañar al documento a someter a declaración ambiental estratégica.

3.2 Participación de las Administraciones públicas afectadas y del público interesado

A continuación, se recogen las principales consideraciones incluidas en los informes remitidos por los organismos consultados. No obstante, debe tenerse en cuenta para elaborar el Plan Especial de Infraestructuras, el contenido íntegro de los mismos, incluyéndose en la versión final del Plan Especial, un apartado específico en el que se desarrolle la contestación a las sugerencias de las Administraciones públicas afectadas y de las personas interesadas, y en el caso de no tenerlas en cuenta, una explicación que justifique su rechazo.

- **Dirección General de Reequilibrio Territorial**, recibida el 21 de abril de 2025

Esta Dirección General indica que, respecto al Plan Especial de conexión de infraestructuras exteriores del Sector SAU-21 en El Molar, Algete y Colmenar Viejo, tras revisar la documentación disponible, NO tiene sugerencias que formular al respecto.



- **Ecología y Libertad**, recibida el 28 de abril de 2025

Esta asociación presenta numerosas sugerencias, entre las que cabe destacar las siguientes:

- Conveniencia y oportunidad de la actuación pretendida.
Se indica que *si no pudiera realizarse la transformación urbanística de los terrenos del SAU-21 y del denominado “Algete Norte”, decaería la conveniencia y oportunidad del PEI*, quedando sujeta su viabilidad técnica y ambiental a dichos desarrollos.
- Oportunidad para examinar los valores reales existentes en la localización.
Se indica la afección a los diferentes elementos del medio natural circundante, así como la necesidad de desarrollar estudios específicos para su protección y para la protección de la población aledaña al PEI. Asimismo, indica la necesidad de un enfoque territorial, donde se tengan en cuenta los efectos acumulativos y sinérgicos de los desarrollos conjuntos, actualmente en tramitación.
- Deficiente identificación de alternativas.
Se indica que, si bien la documentación del PEI establece *que “la conexión tiene necesariamente que cruzar el Río Guadalix”*, existen otras alternativas que no necesariamente tienen que cruzar la ZEC “Cuenca del río Guadalix”, ni atravesar Hábitats de Interés Comunitario (HIC), proponiendo una nueva alternativa, no contemplada en la documentación del PEI, que no afecta a la ZEC.

- **Dirección General de Suelo**, recibido el 7 de mayo de 2025

Esta Dirección General indica que, consultada la base de inventario gestionado por la Dirección General de Suelo, no existe suelo patrimonial en el ámbito afectado por las determinaciones del Plan Especial de Infraestructuras.

No obstante, a la vista del avance propuesto como previsible desarrollo para ejecución de la conexión exterior del sector SAU-21 de El Molar a través del Plan Especial de Infraestructuras, se informa que, atendiendo a las subsiguientes fases de tramitación del PEI, deberá incluirse en la documentación del PEI, la concreción de las cesiones de Redes Supramunicipales, con indicación del órgano al que se plantea su cesión y señalamiento pormenorizado de su superficie y localización, desglosadas por municipio y ámbito de desarrollo en su caso.

En el concreto supuesto planteado sobre adscripción del tramo de Colmenar Viejo y en su caso, el de Algete, a la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid, deberá recabarse informe favorable de la Dirección General de Carreteras, quien deberá aceptar expresamente las cesiones como Red Supramunicipal a obtener. En caso de no aceptarse expresamente la propuesta de cesión por la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, deberá plantearse como otro nivel de red (general o local) o en su caso, red supramunicipal de cesión a la administración general del Estado.

- **Agencia de Seguridad y Emergencias Madrid 112 – Área de Prevención de Incendios del Cuerpo de Bomberos de la Comunidad de Madrid**, recibido el 12 de mayo de 2025

Este organismo indica diversos aspectos a tener en consideración en el PEI, relacionadas con:

- Seguridad en caso de incendios, en aplicación del CTE DB-SI, (Accesibilidad, intervención de bomberos, accesos a vehículos, anchos de viales, rotondas, fondos de saco, resistencia del firme y punzonamientos, etc.)
- Distribución de Hidrantes, según el CTE DB-SI 4, y las normas de Abastecimiento de Agua del Canal de Isabel II. En la documentación no se define instalación de hidrantes contra incendios.



- Influencia de Terreno Forestal, según CTE DB-SI 5 (Franjas de protección y las medidas a adoptar sobre viviendas en proximidad a este entorno)

Si bien los municipios afectados por el Plan Especial no están considerados Zona de Alto Riesgo de incendio forestal (ZAR) según el Anexo 1 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 en la Comunidad de Madrid (INFOMA), el vial objeto del PEI, si transcurre por zonas consideradas terreno forestal, tal y como se refleja en la propia documentación, por lo que deberá tenerse en cuenta lo prescrito en el Decreto 59/2017, de 6 de junio.

- **Red Eléctrica de España**, recibida el 21 de mayo de 2025

Esta compañía, indica que en relación al Plan Especial objeto de estudio, no existen afecciones a instalaciones propiedad de Red Eléctrica.

- **Confederación Hidrográfica del Tajo**, recibida el 26 de mayo de 2025

La CHT, informa aspectos relativos a la afección al Dominio Público Hidráulico existente en el ámbito de estudio del Plan Especial:

En lo referente a **zonas protegidas** recogidas oficialmente en el PHT 2023-2027, el ámbito de actuación se encuentra en zonas de conservación de la biodiversidad de la Red Natura 2000, correspondientes al LIC “ES030_LICSES3110003 - Cuenca del río Guadalix”. Además, se halla en el área de captación de la zona sensible “ES030ZSENESECM844 – Embalse del Rey”.

En cuanto a **aguas superficiales**, la zona de actuación intercepta al río Guadalix, por lo que deberán tenerse en cuenta lo dispuesto en lo relativo a Dominio Público Hidráulico, Zona de Servidumbre y Zona de Policía, en el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas (en adelante TRLA), así como en el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico (en adelante RDPH):

Dominio Público Hidráulico:

Toda actuación que se realice en Dominio Público Hidráulico (definido en el artículo 2) y desarrollado en los posteriores artículos del TRLA) deberá contar de la preceptiva autorización por parte de este Organismo.

Además, también se indica que en ningún caso se autorizarán dentro del Dominio Público Hidráulico la construcción, montaje o ubicación de instalaciones destinadas albergar personas, aunque sea con carácter provisional o temporal, de acuerdo con lo establecido en el artículo 51.3. del RDPH.

Zona de Servidumbre y Zona de Policía:

Toda actuación que se realice en Zona de Policía (banda de 100 metros colindante con terrenos de Dominio Público Hidráulico), deberá atender a lo indicado en el artículo 9.4 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico. Además, se indica que la Zona de Servidumbre (banda de 5 metros colindante con terrenos de Dominio Público Hidráulico) deberá ser respetada, según se establece en el artículo 6 del TRLA y en el artículo 7 del RDPH. Según se establece en el artículo 6.2 del TRLA, estas zonas podrán ampliarse cuando se dé alguna de las causas señaladas en el citado artículo.

Autorizaciones y visor SNCZI:

Las solicitudes de autorizaciones de actuaciones en zonas de Dominio Público Hidráulico y en Zonas de Policía pueden obtenerse en el apartado Servicios al Ciudadano → Tramitaciones de la página web de la Confederación Hidrográfica del Tajo, cuyo enlace se muestra a continuación, en donde



además pueden obtenerse otro tipo de solicitudes, información general, etc.:
<http://www.chtajo.es/Servicios/Tramitaciones/Paginas/default.aspx>

En cuanto a las **masas de agua subterránea**, se indica que las actuaciones se asientan sobre la masa de agua subterránea “Madrid: Manzanares -Jarama - ES030MSBT030.010 – A y B”, la cual se encuentra en riesgo de no alcanzar el buen estado cuantitativo, según el Apéndice 15 del Plan Hidrológico de la parte española de la Demarcación Hidrográfica del Tajo del tercer ciclo (2023 – 2027).

Asimismo, se realizan observaciones a tener en cuenta para las fases posteriores de tramitación, destacando entre otras:

- Si se decidiera en algún momento realizar el abastecimiento de aguas directamente del dominio público hidráulico (aguas superficiales y/o subterráneas), deberá disponer de un título concesional de aguas **previo** al empleo de las mismas, cuyo otorgamiento corresponde a esta Confederación y es a quién también deberá solicitarse.
- Queda prohibido con carácter general el vertido directo o indirecto de aguas y productos residuales susceptibles de contaminar las aguas continentales o cualquier otro elemento del dominio público hidráulico, salvo que se cuente con la **previa** autorización. Dicha autorización corresponde a esta Confederación Hidrográfica del Tajo.
- Si se prevén actuaciones relacionadas con la vegetación en Dominio Público Hidráulico, o su Zona de Policía, se indica que deberá disponer de autorización por parte de esta Confederación Hidrográfica del Tajo.
- Si se prevé la ejecución de un vallado en la instalación, se indica que en el supuesto de que este discurra por cauces y sus zonas de policía, deberá contar con la correspondiente autorización por parte de este Organismo
- Todos los pozos y sondeos deben estar tapados y vallados, principalmente, para proteger a las personas y los animales de caídas accidentales, así como para preservar el agua del acuífero de la contaminación. Esta obligación es aplicable tanto a los que están en uso como a los que están fuera de uso. En este último caso se debe llevar a cabo un sellado definitivo.

• **Dirección General de Protección Civil**, recibido el 27 de mayo de 2025

Esta Dirección General, dentro del ámbito de sus competencias y vista la documentación aportada realiza las siguientes observaciones:

- En la documentación aportada no se realiza un análisis de riesgos de Protección civil.
- No se tiene en cuenta la obligación de cumplimiento de las medidas preventivas y de protección previstas en el Acuerdo de 9 de diciembre de 2020, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Plan Especial de Protección Civil ante el Riesgo de Inundaciones en la Comunidad de Madrid (INUNCAM). En especial, habida cuenta de que El Molar y Algete son municipios situados en Zonas de Riesgo significativo de inundaciones, incluido en el Anexo XII del citado INUNCAM, que deberían disponer de un Plan de Actuación municipal ante el Riesgo de Inundaciones.
- La zona afectada por las actuaciones puede llegar a afectar a zonas calificadas como terrenos forestales con una vulnerabilidad muy alta de incendios forestales, catalogada de riesgo alto y muy alto, se recuerda la obligación de cumplimiento de las recomendaciones y medidas de prevención de incendios forestales, así como de autoprotección, en especial durante la fase de ejecución de obras, previstas en el 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 en la Comunidad de Madrid (INFOMA).



- **Ayuntamiento de Colmenar Viejo**, recibido el 28 de mayo de 2025

El Ayuntamiento de Colmenar viejo, remite informes de los técnicos municipales con competencias específicas en medio ambiente y en urbanismo, indicando, entre otros aspectos:

- La ausencia, en la documentación presentada, de una relación exhaustiva de la vegetación afectada por el PEI y las medidas de compensación a tener en cuenta por la pérdida y afección de la masa arbórea. Asimismo, se indica la afección por vial proyectado sobre el río Guadalix y su bosque de galería, por lo que deberá informar la Confederación Hidrográfica del Tajo.
- La afección del acceso propuesto, a los siguientes desarrollos previstos en los términos municipales por los que discurre el trazado, a saber:
 - Sector 4 “El Casetón”, contemplado en el Avance del PGOU de Colmenar Viejo (2024).
 - Plan de Sectorización de Algete Norte (2024).
 - Plan Parcial SAU 21, correspondiente al término municipal de El Molar (SUZTRA-SAU-21, anteriormente denominado SAU 21 en las NNSS de El Molar) (2025)
 - Anteproyecto de adecuación, reforma y conservación del corredor Norte de la Autovía A1, en el tramo comprendido entre P.K. 12,0 y P.K. 47,0, aprobado por el Ministerio de Fomento mediante resolución de 4 de marzo de 2024.

Por tanto, este Ayuntamiento concluye que el PEI exteriores del Sector SAU-21 en El Molar, Algete y Colmenar Viejo, debe considerar los distintos desarrollos urbanísticos, asegurando una adecuada ordenación territorial que garantice la coherencia entre los planes urbanísticos propuestos, respete las afecciones sectoriales y minimice el impacto ambiental.

- **Ayuntamiento de Algete**, recibido el 28 de mayo de 2025

Esta Administración se opone al PEI y al desarrollo del Plan Parcial del SAU 21 de El Molar, en la escala que se pretende, con acceso a la autopista A-1 a través del término municipal de Algete, alegando que:

- Se pretende hacer circular la movilidad asociada al SAU-21 por el territorio de Algete, con una única calle de entrada y salida, que podría poner en grave riesgo y comprometería totalmente, hasta hacerlo inviable, cualquier previsión de desarrollo municipal en esta zona, afectando al funcionamiento de las infraestructuras y la normal convivencia de los ciudadanos.
- El PEI indica la disponibilidad de los terrenos necesarios para la ejecución de la infraestructura en Algete, al amparo de una servidumbre de paso autorizada en abril de 2001 por los propietarios del suelo comprometido, elevada a público en 2003, de acuerdo con la cual se obligaba a permitir la conexión entre el SAU-21 y la autopista A-1, cuya ubicación sería pactada entre los particulares y, en caso de desacuerdo, encomendada a un técnico nombrado de común acuerdo.

En este sentido, el Ayuntamiento de Algete indica que este acuerdo entre particulares en nada obliga a esta Administración en el ejercicio de la potestad de planeamiento en el término municipal de Algete.

- El trazado propuesto por el PEI atraviesa un tramo del Corredor Ecológico del Henares, concretamente el ámbito conocido como “El Chaparral”, y que su alteración supone una fragmentación del territorio ecológico y una pérdida de funcionalidad que afecta no solo a la biodiversidad local, sino a la estructura ecológica general del territorio.



- El análisis de alternativas que se hace en el PEI es insuficiente y concluye en una solución ya acordada previamente, cuya incidencia en el paisaje, medioambiente, en la movilidad y en la ordenación territorial y urbana no puede ser admitida. No se han contemplado otras alternativas de conexión que no requieran de un PEI de alcance supramunicipal, como la conexión del SAU-21, al Norte, con la autopista A-1 en el enlace del pk 36, correspondiente al término municipal de El Molar, o la conexión del SAU-21 a través del pk 34 atravesando para ello solo el término municipal de San Agustín de Guadalix en una zona de actividades industriales.
- No se valora el impacto por tráfico inducido, riesgo acústico y desequilibrio, como efectos sinérgicos entre los diferentes desarrollos urbanísticos propuestos en el entorno del ámbito del PEI.
- Se sugiere optar por un trazado que tenga un menor coste medioambiental y que se mantenga dentro del mismo término municipal que impulsa el desarrollo (El Molar), evitando así la afección a un segundo término municipal como es el de Algete. En este sentido, podría contemplarse la salida del ámbito a la autovía A-1 a través del nudo ya existente en el P.K. 36, evitando así la afección directa sobre suelos no urbanizables del municipio de Algete, el corredor ecológico y el futuro desarrollo de Algete Norte

- **Área de Sanidad Ambiental**, recibido el 5 de junio de 2025

El Área de Sanidad Ambiental indica que, en el Estudio Ambiental Estratégico se deberán determinar los efectos ambientales previsibles sobre la salud de la población y las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar cualquier efecto negativo importante para que los mismos resulten compatibles con dicha planificación. Concretamente se deberá tener en consideración:

- Efectos potenciales sobre la red de abastecimiento público durante la ejecución de las obras.
- Criterios sanitarios frente a la proliferación de plagas por artrópodos, roedores y otros animales sinantrópicos,

- **Dirección General de Urbanismo**, recibido el 25 de junio de 2025

Esta Dirección General, considera que el análisis urbanístico de adecuación al planeamiento, así como la valoración de la propuesta planteada en el PEI, se realizará con posterioridad a la emisión de los informes previos en materia de carreteras solicitados por esta Dirección General a la Dirección General de Carreteras y a la Demarcación de Carreteras el Estado, en base a Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid y la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, respectivamente, que deberán pronunciarse sobre la viabilidad de las propuestas.

- **Área de Vías Pecuarias**, recibido el 8 de julio de 2025

Esta área, informa favorablemente la alternativa 2 seleccionada por el Plan Especial, ya que conforme indica, *“de las tres alternativas propuestas, la alternativa 2 es la única que no tiene afección a dominio público pecuario...”*, si bien establece la obligación del promotor del SAU-21 de El Molar, de cumplir con los condicionados emitidos desde el Área de Vías Pecuarias para el desarrollo de dicho sector.

- **Área de Evaluación Ambiental**, recibido el 24 de julio de 2025

El Área de Evaluación Ambiental de proyectos, indica que, analizada la legislación aplicable cabe señalar que el proyecto que ampara el Plan Especial, se encuentra incluido en el *“epígrafe a)*



Carreteras: 1.º “Construcción de autopistas, autovías y carreteras multicarril de nuevo trazado” del Grupo 6 del Anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, por lo que de acuerdo con su artículo 7.1 a) estaría sometido a evaluación de impacto ambiental ordinaria cuyo órgano sustantivo sería la Dirección General de Carreteras”.

• **Canal de Isabel II**, recibido el 15 de julio de 2025

Según informa el Canal de Isabel II, el ámbito territorial del Plan Especial de Conexión del planeamiento general de El Molar afecta a las siguientes infraestructuras titularidad de Canal de Isabel II, adscritas a Canal de Isabel II S.A.M.P.:

- Arteria 2º Anillo A1-M-50 de 1.600 mm de diámetro.
- Arteria N-I de 1.000 mm de diámetro.
- Tendido de fibra óptica M-50. Tramo 2.
- Expediente de Expropiación “SAP-239-1 Segundo Anillo Principal de distribución de agua potable de la CAM. Tramo 1”.

En este sentido, el Plan Especial de Conexión deberá recoger las redes supramunicipales, generales y locales que se incluyen en la delimitación de su ámbito territorial, por lo que se han de recoger en dicho documento aquellas infraestructuras adscritas a Canal de Isabel II S.A.M.P. que por su naturaleza tengan tal condición (artículo 36 de la Ley del Suelo de Madrid). Asimismo, y en función de lo dispuesto en el artículo 36.2 del mismo texto normativo, los suelos por los que discurren dichas infraestructuras deberán recogerse en el Plan Especial de Conexión con una calificación que resulte compatible con su naturaleza de Redes Públicas de Infraestructuras Sociales de abastecimiento o telecomunicaciones, según corresponda.

Asimismo, el Plan Especial de Conexión deberá tener en consideración y respetar el contenido del Plan Especial de Infraestructuras “Segundo anillo principal de distribución de agua potable de la Comunidad de Madrid, primera fase, tramo 1 y tramo 2”, aprobado por acuerdo de la Comisión de Urbanismo de Madrid de fecha 30 de mayo de 2006.

Este documento de planeamiento establece que dicha infraestructura consta de dos ramas, una de diámetro 1600 mm de Acero, ya ejecutada y en servicio, y una posterior paralela a ésta de igual diámetro y material. Por tanto, el Plan Especial de Conexión deberá contemplar las determinaciones necesarias para que su contenido no imposibilite la ejecución del doblado de la Arteria Segundo Anillo, así como las condiciones para el acceso a la infraestructura, tanto para su gestión y conservación, como para la construcción futura del doblado.

Igualmente, el Plan Especial de Conexión deberá recoger en su normativa urbanística el régimen relativo a las Bandas de Infraestructuras de Agua (BIA) y las Franjas de Protección (FP) recogidas en el punto 8 del apartado V de las Normas para redes de Abastecimiento de Agua de Canal de Isabel II versión 4 de 2021, vigentes desde el 22 de enero de 2022. Además, establecerá que cualquier retranqueo y/o afección sobre las infraestructuras adscritas a Canal de Isabel II S.A.M.P. deberá ser autorizado previamente por esta Empresa Pública. De igual modo, recogerá que los costes derivados de cualquier intervención sobre dichas infraestructuras promovida por terceros que se autoricen por Canal de Isabel II será de cuenta de aquéllos, sin que puedan ser imputados a esta Empresa Pública o al Ente Canal de Isabel II.

En caso de que se retranqueen las infraestructuras de Canal de Isabel II S.A.M.P., los suelos que ocupen las nuevas infraestructuras que vayan a ser gestionadas por esta Empresa Pública deberán ser obtenidos en pleno dominio y puestos a disposición de Canal de Isabel II S.A.M.P. En el caso de que éstas ocupen suelos públicos, la implantación de las infraestructuras deberá contar con la correspondiente autorización, que no se podrá otorgar en precario.



El *Plan Especial de Conexión* deberá en todo caso garantizar la indemnidad de las infraestructuras adscritas a Canal de Isabel II S.A.M.P. Las obras y actuaciones de protección a realizar deberán obtener la Conformidad Técnica de esta Empresa Pública.

No obstante, se indica que el *Plan Especial de Conexión* no contempla la ejecución de infraestructuras hidráulicas cuya gestión se vaya a adscribir a Canal de Isabel II S.A.M.P. y, previsiblemente, no se producirán afecciones en las infraestructuras (redes abastecimiento y saneamiento) que se requieran para el desarrollo del Sector SAU-21. Si finalmente se produjeran, se deberán disponer los elementos de cruce necesarios en la red viaria a ejecutar.

• **Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid**, recibido el 17 de julio de 2025.

Este organismo informa de los numerosos planes y proyectos que pueden afectar a la ordenación del Plan Especial de Conexión de Infraestructuras Exteriores del Sector SAU-21, entre los que cabe destacar:

- Avance de Plan General de Ordenación Urbana de El Molar
- Avance el Plan Parcial del SAU-21
- Avance del Plan de Sectorización del sector "Algete Norte", en el T.M. de Algete.
- Proyecto de Trazado: "*Acondicionamiento urbano de la autovía A-1a. Construcción de bulevar central y reordenación de accesos. Travesía El Molar - Pedrezuela. Provincia de Madrid*", de clave 33-M-15130.
- Anteproyecto "Adecuación, reforma y conservación del Corredor del Norte. Autovía A-1. Tramo: Madrid – El Molar. P.k. 12,0 a 47,0" de clave A0-0071.

Por lo expuesto, y a efectos de lo dispuesto en el art.16.6 de la Ley de Carreteras, en cuanto a afecciones a la Red de Carreteras del Estado, resulta necesario que, para la aprobación inicial del instrumento, se complete y/o subsanase la documentación en atención a las siguientes observaciones:

- Zonas de protección del viario estatal.

En relación con las carreteras del Estado, el PEI representa una afección directa sobre la explotación de la autovía A-1, localizada en el p.k. 30 de la misma. En el PEI se indica el contacto con el dominio público de la A-1 en su conexión con el actual enlace de Valdelagua, indicándose (Zona de dominio público, servidumbre, afección y delimitación a la edificación (art 29 a 33 Ley 37/2015, de carreteras) se deberá representar en un Plano, a escala adecuada, las diferentes zonas de protección del viario estatal reguladas en la vigente Ley 37/2015, de 28 de septiembre, de Carreteras (art. 28 y siguientes), tanto a las carreteras construidas como a las proyectadas, en consideración de los art. 16.2, 16.3 y 28.3 de la citada Ley de Carreteras.

- Conectividad.

En cuanto a la solución de conectividad propuesta, en el PEI plantea varias conexiones del sector SAU-21 con la carretera A-1, seleccionándose la alternativa 2 de conexión, que plantea la conexión viaria desde el nudo viario del pK 30+650 (enlace de Valdelagua), al ser este enlace existente de la Autovía A-1 el más próximo al sector SAU-21, y al contar la conexión a este enlace con informe favorable de la Dirección General de Carreteras del Estado, tal y como consta en los antecedentes de esta Demarcación.



Por otro lado, con fecha 3 de febrero de 2025 y REGAGE25s00007332825, consta emitido informe en relación con el Avance del Plan de Sectorización “Algete Norte”, cuya solución de conectividad pretende, de igual manera, accesibilidad desde ese mismo enlace.

También se entiendo oportuna, en cumplimiento de los apartados 16.2 y 16.3 de la Ley 37/2015, de carreteras, y de la situación de aprobación definitiva del anteproyecto “Adecuación, reforma y conservación del Corredor del Norte. Autovía A-1. Tramo: Madrid – El Molar. P.k. 12,0 a 47,0” de clave A0-0071, considerar que cualquier propuesta de conectividad deberá ser compatible con la solución adoptada en el citado anteproyecto.

La propuesta en el Plan Especial de Infraestructuras de Conexiones del SAU-21 y la presentada con motivo de la tramitación del Avance del Plan de Sectorización del sector “Algete Norte”, con sus respectivos niveles de detalle, parecen diferir en cuanto a su trazado y en cuanto a su conexión con la glorieta situada en la margen derecha de enlace del p.k. 30+000 de la carretera A-1; además de plantearse en el Avance del Plan de Sectorización “Algete Norte” una duplicación de la estructura del enlace que actúa de paso superior sobre la A-1.

Por su parte, la ejecución de cualquier solución de conectividad requerirá de la previa autorización del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, previa presentación del correspondiente Estudio de Tráfico conforme a lo dispuesto en el art.36.9 de la Ley de Carreteras, y su tramitación como remodelación de accesos, en consideración a lo recogido en el art. 104 del RD 1812/1994, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

Debemos recordar que, en virtud del artículo 18 del Texto Refundido de la Ley 7/2015 de Suelo y Rehabilitación Urbana (TRLRU), corresponden al promotor de la actuación, costear y, en su caso, ejecutar, todas las obras de urbanización e infraestructuras de conexión con las redes generales de servicios y las de ampliación y reforzamiento de las existentes fuera de la actuación que ésta demande por su dimensión y características específicas, sin que pueda derivarse carga alguna al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

- Estudio de Tráfico.

En la documentación aportada no se ha localizado estudio de tráfico que evalúe el impacto del desarrollo propuesto en la Red de Carreteras del Estado circundante.

Dado que parece más que evidente que, de la puesta en servicio de los usos del sector SAU-21, y su directa conexión con el enlace de la carretera A-1, se podría desprender una afección significativa a la RCE, se deberá presentar un estudio de tráfico que contradiga o que ratifique dicha suposición, tanto para la disposición actual de la carretera A-1 como la que se formula en el anteproyecto aprobado definitivamente en esa carretera.

Para la emisión del correspondiente informe concluyente, en cuanto a afecciones a la Red de Carreteras del Estado, en cumplimiento de lo dispuesto en el art.36.9 de la Ley de Carreteras, **se deberá aportar un Estudio de Tráfico**, que tenga en cuenta la conexión propuesta del sector SAU-21 con la carretera A-1, a través del enlace situado en el P.K. 30+650, debiendo de llevarse a cabo un estudio de tráfico conjunta con los desarrollos que se prevé como motivo de la tramitación del Plan de Sectorización “Algete Norte”, así como cualquier otro desarrollo que pueda preverse en alguno de esos términos municipales o de sus colindantes, si la solución de accesos a la RCE fuere la del mismo enlace.

Por lo tanto, el **Estudio de Tráfico a realizar** deberá **evaluar de forma conjunta la posible afección significativa de ambos sectores**, ya sea por el descenso de los niveles de servicio en



alguna de las secciones del tramo a considerar (divergencias, convergencias, tronco, ramales y glorietas) o por verse mermadas sus condiciones de seguridad viaria, debiendo de preverse las medidas de acondicionamiento necesarias para mantener inalterados tanto los niveles de servicio como las condiciones de seguridad viaria, acorde a lo indicado en el art.36.9 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

En el caso de que se dedujeran afecciones significativas a la correcta explotación de la carretera (niveles de servicio), se deberá aportar una propuesta de **medidas de acondicionamiento** necesarias para mantener inalterado el nivel de servicio y de seguridad viaria de las carreteras estatales colindantes.

Dichas medidas de acondicionamiento deberán ser objeto de **autorización** por la Dirección General de Carreteras tras la presentación de un proyecto constructivo que las defina y concrete, en base a la normativa técnica de este Ministerio (Orden de Accesos, Norma de Trazado y resto de normativa técnica).

Deberán tenerse en cuenta todas las prescripciones contenidas en la Norma 3.1 IC, Trazado, en lo relativo al nuevo acceso a la glorieta de la margen derecha del enlace 30, debiendo cumplirse en todo momento las limitaciones relativas a distancias entre accesos, así como a las características geométricas de la conexión.

Por su parte, la ejecución de cualquier solución de conectividad requerirá de la previa autorización del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, previa presentación del correspondiente **Estudio de Tráfico de forma conjunta entre el sector SAU-21 con el Sector Algete Norte**, conforme a lo dispuesto en el art.36.9 de la Ley de Carreteras, y su tramitación como remodelación de accesos, en consideración a lo recogido en el art. 104 del RD 1812/1994, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

En todo caso, cualquier tipo de actuación correrá a cargo de los promotores de las actuaciones, no estando ni el Ministerio ni esta DCEM obligados en ningún caso, ni asumiendo obligación alguna al respecto.

Sin carácter limitativo, el alcance del estudio de tráfico debería tener el siguiente contenido:

- Caracterización de la situación actual y futura
- Generación o aportación de tráfico al viario:
Generación/Atracción de viajes: Se obtiene mediante las superficies y usos de cada parcela y una serie de ratios de ratios de generación, debiendo de justificarse que la puesta en servicio de los ámbitos indicados no reduce los niveles de servicio de la carretera en las secciones a considerar o se ven mermadas las condiciones de seguridad viaria.
Como fuente más sólida se recomienda las ratios del Decreto 344/2006, de 19 de septiembre, de regulación de los estudios de evaluación de la movilidad generada, de la Generalitat de Cataluña, en su Anexo 1.
- Distribución de viajes, reparto modal y asignación.
 - Asignación de tráfico al viario: En esta fase, se suman el tráfico generado por la nueva actuación y el tráfico circulante actualmente en el viario circundante al que se accede.
 - Prognosis del tráfico: Se deberían analizar los escenarios de situación actual (o el último año del que se tengan datos), año de puesta en servicio y año horizonte (+20 años) con y sin desarrollos, es decir, 5 escenarios.
- Evaluación del impacto de la actuación
La evaluación del impacto de la actuación se realiza mediante la comparación de los niveles de servicio en los diferentes elementos afectados del viario estatal y en los diferentes



escenarios considerados. Para este caso en particular se considera que se estudiar el tronco de la autovía y sus rampas y el enlace del p.k. 30+500.

Los **escenarios** que se solicitan para evaluar el impacto son:

1. Año de puesta en servicio de la actuación o de puesta en carga de los desarrollos urbanísticos planteados, debiendo de analizar los niveles de servicio en el enlace 34 de la A-1 considerando los siguientes escenarios:

- Escenario actual (año de puesta en servicio) sin desarrollos.
- Escenario actual (año de puesta en servicio) con los desarrollos SAU-21 y Algete Norte.
- Escenario futuro (año horizonte=año de puesta en servicio+20 años) sin desarrollos.
- Escenario futuro (año horizonte=año de puesta en servicio+20 años) con desarrollos SAU-21 y Algete Norte

Los escenarios y la determinación de afección deberán plantearse tanto para configuración actual de la carretera A-1 como para la situación derivada de la ejecución de las determinaciones del Anteproyecto.

En caso de detectarse una afección significativa del nuevo desarrollo sobre el viario actual, se deberán analizar medidas de acondicionamiento necesarias para mantener inalterado el nivel de servicio tal y como se indica en el Art.36.9 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

Dichas medidas de acondicionamiento deberán, en todo caso, ser objeto de **autorización** previa por la Dirección General de Carreteras tras la presentación de un proyecto constructivo que las defina y concrete, en base a la normativa técnica de este Ministerio (Orden de Accesos, Norma de Trazado y resto de normativa técnica).

- Ruido

En el documento se incluye un estudio de ruido, elaborado en 2024, que analiza los niveles de ruido en el sector y el cumplimiento de los niveles de calidad acústica de cada alternativa, establecidos en la legislación sobre ruido, considerándola inocua (sin mucho detalle) y, por lo tanto, sin establecer la adopción de medidas preventivas y/o correctoras. No obstante, se recuerda que:

En caso de resultar necesarias medidas de protección acústica, para dar cumplimiento a lo dispuesto en la normativa de ruido, las mismas serán ejecutadas a cargo de los futuros promotores urbanísticos, pudiendo situarse en su caso en la zona de dominio público, previa autorización del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

No podrán concederse licencias de construcción de edificaciones destinadas a viviendas, usos hospitalarios, educativos o culturales si los índices de inmisión medidos o calculados incumplen los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación a las correspondientes áreas acústicas (art. 20 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido).

- Otras observaciones.

Asimismo, en la Normativa deberían incorporarse las siguientes obligaciones legales:

Las determinaciones urbanísticas que pudieran derivar de una eventual aprobación definitiva de aquél que afecten al dominio, o al servicio públicos de titularidad estatal, serán nulas de pleno derecho, de conformidad con lo dispuesto en el art.16.6 de la Ley 37/2015, de Carreteras.



También serán nulos de pleno derecho cualquiera de los instrumentos en cuya tramitación se haya omitido la petición del **informe preceptivo** del Ministerio de Fomento, así como cuando sean aprobados antes de que transcurra el plazo del que dispone dicho departamento para evacuarlo y en ausencia del mismo, cuando menoscaben, alteren o perjudiquen la adecuada explotación de las carreteras del Estado, de conformidad con lo dispuesto en el art.16.6 de la Ley 37/2015, de Carreteras.

La ejecución de cualquier tipo de actuación que afecte a las **zonas de protección del viario estatal** requerirá la oportuna **autorización** por parte de la Dirección General de Carreteras, de conformidad con lo dispuesto en el art.28 de la Ley 37/2015, de Carreteras.

Las licencias de uso y transformación del suelo que se concedan para la realización de actuaciones en las zonas de protección deberán quedar siempre expresamente condicionadas a la obtención de las autorizaciones a que hace referencia esta ley. Serán nulas de pleno derecho las autorizaciones administrativas y licencias que hayan sido otorgadas contraviniendo los preceptos de la presente ley, de conformidad con lo dispuesto en el art.28.5 de la Ley 37/2015, de Carreteras.

Las medidas de protección acústica necesarias, para dar cumplimiento a lo dispuesto en la normativa de ruido, serán ejecutadas a cargo de los futuros promotores urbanísticos, pudiendo situarse en la zona de dominio público del viario estatal, previa autorización del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. No podrán concederse licencias de construcción de edificaciones destinadas a viviendas, usos hospitalarios, educativos o culturales si los índices de inmisión medidos o calculados incumplen los objetivos de calidad acústica que se sean de aplicación a las correspondientes áreas acústicas, de conformidad con lo dispuesto en el art.20 de la Ley la Ley del Ruido.

Los desarrollos urbanísticos previstos ni sus obras de construcción deberán afectar al drenaje actual de las carreteras estatales y sus redes de evacuación no deberán aportar vertidos a los drenajes existentes de aquellas.

A la vista de lo anterior, y a efectos de lo dispuesto en el art.16.6 de la Ley 37/2015, de Carreteras, resulta necesario justificar y/o subsanar los aspectos indicado con anterioridad

- **Servicio de Informes Técnicos Medioambientales de la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal**, recibido el 25 de septiembre de 2025.

El informe emitido realiza una revisión del Plan Especial de Infraestructuras propuesto y su situación respecto a figuras con normativa de protección específica respecto a la protección de espacios protegidos de la Red Natura 2000, especies de flora y fauna silvestre, hábitats de interés comunitario (HIC), terrenos forestales, corredores ecológicos, etc., para concluir estableciendo una serie de condiciones que se atenderán como medidas para la protección de los valores naturales descritos anteriormente y se deben plasmar en los diferentes documentos que forman parte del Plan Especial.,

Estas condiciones no eximen al promotor de desarrollar otras medidas adicionales que permitan prevenir, corregir y, en su caso, compensar los efectos adversos sobre el medio ambiente. Las condiciones establecidas (cuya relación completa se encuentra en el mencionado informe) que deberán tenerse en cuenta en el Plan Especial son las siguientes:



- **Red Natura: ZEC ES3110003 "Cuenca del Río Guadalix"**

La actuación se ubica en la Zona de Especial Conservación ES3110003 "Cuenca del río Guadalix", por tanto, debe estar acorde con el Decreto 106/2014, de 3 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se declara Zona Especial de Conservación el Lugar de Importancia Comunitaria "Cuenca del río Guadalix" y se aprueba su Plan de Gestión, así como en el resto del ordenamiento jurídico que resulte de aplicación. En este sentido, el Plan de Gestión de la mencionada ZEC recoge lo siguiente:

- En el apartado 5.1.4. (Directrices para las infraestructuras) lo siguiente:

- ☐ *En materia de infraestructuras, el presente Plan de Gestión tendrá como objetivo general garantizar la preservación de los valores naturales del territorio que dieron lugar a la inclusión del espacio en la Red Natura 2000.*
- ☐ *Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial vigente, se tenderá a situar las infraestructuras ajenas a la gestión del Espacio Protegido fuera del ámbito del mismo salvo en caso de inexistencia de alternativa exterior viable.*
- ☐ *En el cumplimiento de lo dispuesto en la normativa vigente respecto a la aplicación del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental y Evaluación Ambiental Estratégica relativo a la construcción de nuevas infraestructuras o modificación de las existentes, deberá tenerse en cuenta el principio de cautela y primar la conservación de los Tipos de Hábitats de Interés Comunitario y las especies objeto de este Plan.*
- ☐ *La localización y diseño de toda infraestructura y equipamiento deberá plantear diversas alternativas sobre la base de un estudio previo o paralelo de la capacidad de acogida del territorio, en relación a la conservación de los Tipos de Hábitats y Especies Red Natura 2000 presentes en el Espacio Protegido.*
- ☐ *Para la construcción de nuevas infraestructuras, o la mejora, reforma o ampliación de las ya existentes, se tendrán especialmente en cuenta las medidas necesarias para evitar o minimizar los daños a los Tipos de Hábitats de Interés Comunitario y a las Especies Red Natura 2000. En todos los casos se propondrán adecuadas medidas correctoras que garanticen la permeabilidad del territorio para dichas especies y su seguridad.*
- ☐ *El proyecto para la construcción de nuevas infraestructuras incluirá medidas de integración y de restauración de hábitats, así como las partidas presupuestarias para la corrección del impacto provocado y, en su caso, para la ejecución de las medidas compensatorias que se determinen.*

Durante la realización de las obras se adoptarán las precauciones necesarias para evitar la destrucción innecesaria de la cubierta vegetal, especialmente de los Tipos de Hábitats de Interés Comunitario y de los hábitats de las especies objeto de este Plan de Gestión, debiéndose proceder, tras la terminación de las mismas, a la restauración del terreno y de la cubierta vegetal.

- ☐ *Se promoverá el establecimiento de corredores por donde discurren las actuales carreteras, líneas eléctricas y otras infraestructuras lineales, de forma que las nuevas infraestructuras se adapten en lo posible a ellos con el fin de evitar la fragmentación de los Tipos de Hábitats de Interés Comunitario y de los hábitats de las especies objeto de este Plan de Gestión.*
- ☐ *En el caso de la construcción de nuevas infraestructuras viarias, y con el fin de minimizar el efecto barrera y la fragmentación del territorio, se fomentará la instalación de pasos de fauna.*
- ☐ *Las administraciones competentes en la materia, asegurarán el correcto funcionamiento de las infraestructuras de la gestión integral del agua ya que las mismas se consideran necesarias para la conservación de los valores Red Natura 2000 ligados a los ecosistemas acuáticos.*

- Así mismo, el apartado 5.1.1 (Directrices sobre la conservación de los Recursos Naturales) establece lo siguiente respecto a las aguas, la flora y la fauna silvestres:



- Se evitará la alteración hidrológica y geomorfológica de cauces fluviales, potenciando los procesos naturales de restauración fluvial.
 - Se favorecerá la evolución natural de los ecosistemas acuáticos y sus riberas con el fin de mejorar el estado de conservación de los Tipos de Hábitats de Interés Comunitario y las Especies Red Natura 2000 ligados a los ecosistemas fluviales.
 - Se garantizará el mantenimiento y restauración de la vegetación riparia con especial referencia a la conservación y recuperación de la misma en las zonas de dominio público hidráulico y sus servidumbres de protección.
 - Se promoverá la conservación de las formaciones vegetales autóctonas, especialmente, las ligadas a Tipos de Hábitats de Interés Comunitario y hábitats de las Especies Red Natura 2000.
 - Se acometerán las actuaciones de restauración necesarias de los Tipos de Hábitats de Interés Comunitario y de los hábitats de las Especies Red Natura 2000 cuando estos se encuentren significativamente alterados.
 - Se respetará la dinámica poblacional de las especies de fauna objeto de este Plan, así como sus movimientos migratorios y dispersivos, conservando sus áreas de reproducción, campeo y zonas habituales de paso. Para ello se establecerán las correspondientes medidas específicas de vigilancia y control.
- Por su parte, el Artículo 46, Medidas de conservación de la Red Natura 2000, de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, establece lo siguiente:
1. Respecto de las ZEC y las ZEPA, la Administración General del Estado y las comunidades autónomas, en el ámbito de sus respectivas competencias, fijarán las medidas de conservación necesarias, que respondan a las exigencias ecológicas de los tipos de hábitats naturales y de las especies presentes en tales áreas, que implicarán:
 - a) Adecuados planes o instrumentos de gestión, específicos de los lugares o integrados en otros planes de desarrollo que incluyan, al menos, los objetivos de conservación del lugar y las medidas apropiadas para mantener los espacios en un estado de conservación favorable. Estos planes deberán tener en especial consideración las necesidades de aquellos municipios incluidos en su totalidad o en un gran porcentaje de su territorio en estos lugares, o con limitaciones singulares específicas ligadas a la gestión del lugar.
 - b) Apropiadas medidas reglamentarias, administrativas o contractuales.
 2. Igualmente, las Administraciones competentes tomarán las medidas apropiadas, en especial en dichos planes o instrumentos de gestión, para evitar en los espacios de la Red Natura 2000 el deterioro de los hábitats naturales y de los hábitats de las especies, así como las alteraciones que repercutan en las especies que hayan motivado la designación de estas áreas, en la medida en que dichas alteraciones puedan tener un efecto apreciable en lo que respecta a los objetivos de la presente ley.
 3. Los órganos competentes, en el marco de los procedimientos previstos en la legislación de evaluación ambiental, deberán adoptar las medidas necesarias para evitar el deterioro, la contaminación y la fragmentación de los hábitats y las perturbaciones que afecten a las especies fuera de la Red Natura 2000, en la medida que estos fenómenos tengan un efecto significativo sobre el estado de conservación de dichos hábitats y especies.
1. Cualquier plan, programa o proyecto que, sin tener relación directa con la gestión del lugar o sin ser necesario para la misma, pueda afectar de forma apreciable a las especies o hábitats de los citados espacios, ya sea individualmente o en combinación con otros planes, programas o proyectos, se someterá a una adecuada evaluación de sus repercusiones en el espacio, que se



realizará de acuerdo con las normas que sean de aplicación, de acuerdo con lo establecido en la legislación básica estatal y en las normas adicionales de protección dictadas por las comunidades autónomas, teniendo en cuenta los objetivos de conservación de dicho espacio. A la vista de las conclusiones de la evaluación de las repercusiones en el espacio y supeditado a lo dispuesto en el apartado 5, los órganos competentes para aprobar o autorizar los planes, programas o proyectos sólo podrán manifestar su conformidad con los mismos tras haberse asegurado de que no causará perjuicio a la integridad del espacio en cuestión y, si procede, tras haberlo sometido a información pública. Los criterios para la determinación de la existencia de perjuicio a la integridad del espacio serán fijados mediante orden del Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, oída la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente.

5. Si, a pesar de las conclusiones negativas de la evaluación de las repercusiones sobre el lugar y a falta de soluciones alternativas, debiera realizarse un plan, programa o proyecto por razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas razones de índole social o económica, las Administraciones públicas competentes tomarán cuantas medidas compensatorias sean necesarias para garantizar que la coherencia global de Natura 2000 quede protegida.

La concurrencia de razones imperiosas de interés público de primer orden sólo podrá declararse para cada supuesto concreto:

- Mediante una ley.
- Mediante acuerdo del Consejo de Ministros, cuando se trate de planes, programas o proyectos que deban ser aprobados o autorizados por la Administración General del Estado, o del órgano de Gobierno de la comunidad autónoma. Dicho acuerdo deberá ser motivado y público.

La adopción de las medidas compensatorias se llevará a cabo, en su caso, durante el procedimiento de evaluación ambiental de planes y programas y de evaluación de impacto ambiental de proyectos, de acuerdo con lo dispuesto en la normativa aplicable. Dichas medidas se aplicarán en la fase de planificación y ejecución que determine la evaluación ambiental. Las medidas compensatorias adoptadas serán remitidas, por el cauce correspondiente, a la Comisión Europea.

6. En caso de que el lugar considerado albergue un tipo de hábitat natural y/o una especie prioritaria, señalados como tales en los anexos I y II, únicamente se podrán alegar las siguientes consideraciones:
- Las relacionadas con la salud humana y la seguridad pública.
 - Las relativas a consecuencias positivas de primordial importancia para el medio ambiente.
- Otras razones imperiosas de interés público de primer orden, previa consulta a la Comisión Europea.
7. La realización o ejecución de cualquier plan, programa o proyecto que pueda afectar de forma apreciable a especies incluidas en los anexos II o IV que hayan sido catalogadas, en el ámbito estatal o autonómico, como en peligro de extinción, únicamente se podrá llevar a cabo cuando, en ausencia de otras alternativas, concurren causas relacionadas con la salud humana y la seguridad pública, las relativas a consecuencias positivas de primordial importancia para el medio ambiente u otras razones imperiosas de interés público de primer orden. La justificación del plan, programa o proyecto y la adopción de las correspondientes medidas compensatorias se llevará a cabo conforme a lo previsto en el apartado 5, salvo por lo que se refiere a la remisión de las medidas compensatorias a la Comisión Europea.
8. Desde el momento en que el lugar figure en la lista de LIC aprobada por la Comisión Europea, éste quedará sometido a lo dispuesto en los apartados 4, 5 y 6 de este artículo.



9. Desde el momento de la declaración de una ZEPA, ésta quedará sometida a lo dispuesto en los apartados 4 y 5 de este artículo.».

Teniendo en cuenta lo expuesto con anterioridad, la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal, indica, con respecto a la afección de las distintas alternativas al ZEC “Cuenca del Río Guadalix”, las siguientes consideraciones:

Alternativa 1: Es considerada por el promotor como la de mayor afección. Sin embargo, desde el punto de vista medioambiental, esta alternativa sería la de menor afección pues, aunque parte de la infraestructura se solaparía con el ámbito del ZEC “Cuenca del río Guadalix”, se trata de una zona ya antropizada, donde ya existen infraestructuras viales, cuyo impacto en el ZEC ya se ha consolidado, y no causaría efectos significativos mayores sobre este espacio protegido.

Alternativa 2: Es valorada por el promotor como la de menor afección. Parte de la infraestructura se encontraría dentro del ámbito del ZEC “Cuenca del río Guadalix”, tratándose de una infraestructura vial de nueva implantación, por lo que se considera que supondría mayores afecciones para el ZEC que la alternativa 1. Igualmente, supone una ocupación de terrenos dentro de un corredor ecológico.

Alternativa 3: Es valorada por el promotor como una afección intermedia entre las dos alternativas. Parte de la infraestructura se encontraría dentro del ámbito del ZEC “Cuenca del río Guadalix”. Además, discurriría en paralelo al ZEC “Cuencas de los ríos Jarama y Henares”, con lo que se incorporaría una afección a lo largo

- **Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CREA):**

El ámbito tanto del SAU como del PE, según la información obrante en esta dirección general, se corresponde con terrenos en donde hay presencia de especies protegidas, especialmente de avifauna, y concretamente avifauna esteparia, algunas de las cuales, se encuentran incluidas en los catálogos de especies amenazadas de fauna y flora silvestres regional y nacional.

Para evitar afecciones a estas especies, se proponen una serie de medidas a tener en cuenta:

- Se deberán construir pasos de fauna para evitar o reducir el efecto barrera y la mortalidad de fauna silvestre causados por la infraestructura lineal de transporte², tanto en esta nueva infraestructura como en la carretera A1 dentro del ámbito del PE.
- Durante la ejecución de las obras, se respetarán los ejemplares de las especies de flora y fauna incluidas en el Catálogo Regional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres aprobado por Decreto 18/1992, de 26 de marzo, por el que se aprueba el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestre y se crea la Categoría de Árboles Singulares, presentes en la zona de actuación.
- En la medida de lo posible, se respetarán los árboles, arbustos y zarzas existentes y la vegetación asociada a zonas húmedas; ya que estos son susceptibles de ser utilizados como refugio por anfibios y reptiles.
- En el caso de la apertura de zanjas, durante la fase de construcción, éstas deberán taparse durante la noche, dotándolas de rampas que faciliten la salida de fauna por caída accidental. En cualquier caso, antes del inicio de los trabajos diarios se observará la zanja abierta para detectar individuos que hayan podido caer en la misma o hayan entrado en la zona de obras, liberándolos al medio natural lo antes posible.
- Se adoptarán medidas específicas para forzar el levantamiento del vuelo de las aves y evitar las colisiones con los vehículos mediante la plantación de tarais (*Tamarix sp.*) en una mota de tierra hasta alcanzar los 2 metros de altura en los márgenes de la infraestructura.



- En las infraestructuras de drenaje, para evitar la afección de las mismas a anfibios, reptiles y otros animales de pequeña talla, será obligatorio que en la totalidad de éstos se instalen, al menos, una rampa de obra en el interior que permita la salida de los animales que puedan quedar atrapados accidentalmente, y los pozos de drenaje contarán con paredes verticales.
- Se propondrán adecuadas medidas correctoras que garanticen la permeabilidad del territorio para dichas especies y su seguridad, así como para la conservación de la vegetación de ribera.
- Se realizará un inventario de los pies de encina o de otras especies que se tienen que eliminar, con sus características morfológicas, para poder plantear las medidas compensatorias adecuadas. Se calculará la superficie de suelo forestal afectada para establecer las compensaciones que debe realizar el promotor por la disminución de este tipo de suelo, según lo establecido en la Ley 16/1995, consistentes en la reforestación de una superficie no inferior al doble de la ocupada en áreas desarboladas y cuádruple en zonas arboladas.
- En el supuesto de que se utilicen pantallas para evitar la contaminación acústica, estas deben ser opacas para evitar las colisiones de aves. Para integrarlas en el entorno se puede plantar especies trepadoras autóctonas.
- **Red de Corredores Ecológicos De La Comunidad De Madrid**

La alternativa 2 seleccionada por el promotor, se encuentra intersectando el ámbito de los siguientes corredores ecológicos:

CORREDOR ECOLÓGICO	CATEGORÍA CORREDOR	TRAMO CORREDOR	NATURALEZA CORREDOR
Corredor Ecológico del Henares	Principal	El Chaparral	Forestal

Fuente Datos Cartográficos y Documentales / Elaboración propia.

Los corredores ecológicos han sido identificados como territorios aptos para garantizar la conectividad ecológica entre áreas protegidas de la Comunidad de Madrid y con las comunidades autónomas limítrofes.

El Corredor Ecológico principal del Henares, es un nudo de interconexión entre la IBA 74 “Talamanca - Camarma” junto con el ZEC “Cuencas de los ríos Jarama y Henares” por el este y los ZECs “Cuenca del río Guadalix” y “Cuenca del río Manzanares”, así como, el Parque Regional “Cuenca alta del río Manzanares” por el oeste.

El soporte legislativo de protección a la integridad de los corredores ecológicos viene definido, entre otros, por el Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, la Orden PCM/735/2021, de 9 de julio, La Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad en sus artículos 21 y 47, entre otros. Concretamente, la Orden PCM/735/2021, de 9 de julio, por la que se aprueba la Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas establece como línea principal de actuación, reducir los efectos de la fragmentación y de la pérdida de conectividad ecológica ocasionados por cambios en los usos del suelo o por la presencia de infraestructuras. Viene a reconocer y a reafirmar la importancia para la conservación del patrimonio natural de la preservación de elementos del paisaje que favorezcan el movimiento y la dispersión de las especies.

En relación al cumplimiento de lo previsto en los artículos 10 y 14.1, 14.2, 33.1 y 35 de la Ley 2/1991, de 14 de febrero, relativos a la Protección y Regulación de la Fauna y Flora Silvestres en la Comunidad de Madrid para las especies incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres aprobado por Decreto 18/1992, de 26 de marzo, se constata que, consultada la información disponible en esta dirección general, en el ámbito de afección del PE



propuesto se ha comprobado la presencia de especies catalogadas que habrán de tenerse en cuenta, para minimizar las afecciones sobre las mismas.

- **Hábitats de Interés comunitario (HICs)**

El promotor valora que la que más afección tiene respecto a los HIC, es la Alternativa 3, otorgando la misma afección a la Alternativa 1 y a la 2 .

La Alternativa 1 afectaría a terrenos en los que se encuentran cartografiados los HICs 6420, 92A0 y 9340. Sin embargo, se tendrá en cuenta que para los HICs 6420 y 92A0, se trata de una zona ya antropizada, por lo que, no son esperables efectos significativos sobre dichos hábitats, en contraposición con lo considerado por el promotor.

La Alternativa 2 afectaría a terrenos en los que se encuentran los HICs 5330, 6420, 92A0 y 9340. Se debe tener en cuenta que se trata de una infraestructura vial de nueva implantación, tal y como se pone de manifiesto en el epígrafe anterior. Igualmente, supone una ocupación de terrenos correspondientes a un corredor ecológico.

La Alternativa 3: Es valorada por el promotor como la de mayor afección a HICs. Esta alternativa afectaría a terrenos en los que se encuentran cartografiados los HICs 5330, 92A0 y 9340. Igualmente, se tendrá en cuenta que se trata de una infraestructura vial de nueva implantación en una zona actualmente libre de afecciones por infraestructuras, por lo que, según el criterio de esta Dirección General, causaría efectos significativos sobre dichos hábitats.

Para evitar afecciones a los HIC, esta Dirección General propone una serie de medidas a tener en cuenta:

- En todas las fases del PE se deberá tener en cuenta el principio de cautela y primar la conservación de los Tipos de Hábitats de Interés Comunitario y espacios naturales protegidos, así como de las especies que los habitan.
- El proyecto para la construcción de esta nueva infraestructura incluirá medidas de integración y de restauración de hábitats, así como las partidas presupuestarias para la corrección del impacto provocado y, en su caso, para la ejecución de las medidas compensatorias que se determinen.
- Durante la realización de las obras se adoptarán las precauciones necesarias para evitar la destrucción innecesaria de la cubierta vegetal, especialmente de los Tipos de Hábitats de Interés Comunitario, vegetación de ribera y de los hábitats de las especies protegidas, debiéndose proceder, tras la terminación de las mismas, a la restauración del terreno y de la cubierta vegetal.
- En todas las fases del proyecto se evitará en la medida de lo posible, la eliminación de la vegetación arbóreo-arbustiva autóctona de la zona afectada por los trabajos. No obstante, dado que según se detalla en el Documento Inicial Estratégico resulta inevitable la afección a vegetación arbórea y arbustiva existente, se deberá obtener la correspondiente licencia de corta y aprovechamiento exigida en la Ley Forestal de la Comunidad de Madrid (Ley 16/1995) a partir del inventario de los pies afectados.
- Se realizará un inventario de los pies de encina o de otras especies que se tienen que eliminar, con sus características morfológicas, para poder plantear las medidas compensatorias adecuadas. Se calculará la superficie de suelo forestal afectada para establecer las compensaciones que debe realizar el promotor por la disminución de este tipo de suelo, según lo establecido en la Ley 16/1995, consistentes en la reforestación de una superficie no inferior al doble de la ocupada en áreas desarboladas y cuádruple en zonas arboladas.

Finalmente, y teniendo en consideración todo lo anterior, esta Dirección General considera que la Alternativa 1, desde el punto de vista medioambiental es la de menor afección de entre las



alternativas seleccionadas por el promotor. En este sentido, para evitar afecciones sobre los valores naturales propios de su competencia, se atenderán las condiciones que se detallan a continuación:

1. El promotor deberá presentar alternativas que cumplan, como criterios prioritarios, los siguientes:
 - La ampliación de infraestructuras viales existentes.
 - La construcción de nuevas infraestructuras viales en zonas contiguas a las existentes, o bien, en entornos antropizados.
 - Valorar alternativas que su trazado no atraviese la ZEC mencionada.
2. Se señala que en este mismo entorno se está tramitando el Plan de Sectorización de Algete Norte, SIA 24/134 (expte SITMA 660/24) y el Plan Parcial del Sector SAU 21 en el término municipal de El Molar, SIA 25/012 (expte SITMA 75/25). Se considera adecuado estudiar las sinergias ambientales que produce la urbanización simultánea de ambos sectores, así como la presente infraestructura, de forma que se busquen soluciones coordinadas que aseguren la continuidad de los corredores ecológicos dentro de las zonas verdes, de forma que un corredor no quede truncado en la actuación colindante y se asegure la continuidad de los mismos. Es adecuado, por tanto, que se plantee una solución integral dentro de este PE que tenga en cuenta lo recogido en la sectorización de Algete Norte y el Plan Parcial del Sector SAU 21.
3. Con carácter general, todas las Infraestructuras viarias que se planteen deberán cumplir con lo establecido en el DECRETO 106/2014, de 3 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se declara Zona Especial de Conservación el Lugar de Importancia Comunitaria “Cuenca del río Guadalix” y se aprueba su Plan de Gestión, y especialmente lo indicado anteriormente, así como el apartado 4.3 5.3. Objetivos y directrices de conservación para las Especies Red Natura 2000 y resto de normativa ambiental de aplicación en el entorno.

3.3. Alegaciones derivadas del trámite de consultas

Durante el plazo del trámite de consultar a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas, se han recibido dos (2) alegaciones de carácter ambiental, a saber:

- Asociación Vecinal Río Guadalix:

- Inexistencia de interés general alguno en la tramitación del PEI. grave vulneración del régimen del Suelo No Urbanizable de Especial Protección, de la autonomía local de los municipios afectados y de los **principios** esenciales del desarrollo sostenible.
- Denuncia de la tergiversación de antecedentes relevantes en la tramitación ambiental del documento sometido a consultas. nulidad de la tramitación de 2015 y del documento de alcance de 2016.
- Inviabilidad de la actuación urbanística por integrar una gran masa de suelo cuya clasificación reglada, de acuerdo con el artículo 16 de la ley del suelo de la Comunidad de Madrid, es la Suelo No Urbanizable de Especial Protección. Afectación al corredor ecológico principal del Henares en el tramo El Chaparral. Mala fe del promotor que oculta deliberadamente lo que consta ya en el avance del PGOU de El Molar, sometido a información pública el 23 de septiembre de 2024.
- Impacto ambiental del modelo desarrollista y desconectado del núcleo existente que propone el borrador del plan parcial al que coadyuva el plan especial.
- Afección a hábitats de interés comunitario y terrenos forestales de la Comunidad de Madrid.
- Afección a la movilidad e impacto acústico de la propuesta, en particular.
- Fragilidad del paisaje



- Comunidad de Propietarios Ciudad Santo Domingo.

- Imposiciones legales relativas a la clasificación como Suelo No Urbanizable Protegido de la superficie integrada en el Tramo El Chaparral del Corredor Ecológico Principal del Henares;
- Evitar generar, en el SAU 21, un núcleo urbano alternativo al casco urbano actual en la periferia de El Molar, que constituiría una nueva ciudad en conurbación con la Urbanización Ciudad Santo Domingo de Algete, afectando radicalmente a la movilidad urbana y atravesando un municipio distinto, cuando es posible la conexión de cualquier iniciativa de desarrollo con un trazado que discurra sólo a través de suelo de El Molar.

4. CONTENIDO DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

Conforme al artículo 20 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, teniendo en cuenta el presente documento de alcance el promotor elaborará el estudio ambiental estratégico en el que se identificarán, describirán y evaluarán los posibles efectos significativos en el medio ambiente de la aplicación del Plan, así como unas alternativas razonables técnica y ambientalmente viables, que tengan en cuenta los objetivos y el ámbito de aplicación del mismo.

El estudio ambiental estratégico se considerará parte integrante del Plan y contendrá, como mínimo, la información señalada en el anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, así como aquella que se considere razonablemente necesaria para asegurar su calidad según se determina en dicho artículo.

4.1. Estudio Ambiental Estratégico

Teniendo en cuenta las sugerencias realizadas por los organismos que han participado en el procedimiento respecto a sus competencias específicas, y considerando lo señalado en el anexo IV de la Ley 21/2013, el promotor elaborará un estudio ambiental estratégico que deberá incluir lo siguiente:

1.- Un esbozo del contenido, objetivos principales del Plan Especial y relaciones con otros planes y programas pertinentes.

El Plan Especial de Conexión de Infraestructuras Exteriores del Sector SAU-21, se verá afectado por los numerosos planes y proyectos existentes en su ámbito, que deberán ser tenidos en cuenta en la propuesta final de ordenación, en particular los siguientes:

- Avance de Plan General de Ordenación Urbana de El Molar
- Avance el Plan Parcial del SAU-21
- Avance del Plan de Sectorización del sector “Algete Norte”, en el T.M. de Algete.
- Proyecto de Trazado: “*Acondicionamiento urbano de la autovía A-1a. Construcción de bulevar central y reordenación de accesos. Travesía El Molar - Pedrezuela. Provincia de Madrid*”, de clave 33-M-15130
- Anteproyecto “Adecuación, reforma y conservación del Corredor del Norte. Autovía A-1. Tramo: Madrid – El Molar. P.k. 12,0 a 47,0” de clave A0-0071.

Por tanto, dado el alcance territorial y la interdependencia de los desarrollos mencionados con anterioridad, resulta imprescindible la coordinación entre las administraciones implicadas para determinar el trazado de acceso común, tráfico, ruido generado, infraestructuras y servicios necesarios que garanticen la viabilidad de las propuestas, debiéndose estudiar las sinergias ambientales que produce la ejecución simultánea de dichos planes y proyectos.



Hay que tener en cuenta que para la adscripción del tramo de Colmenar Viejo y en su caso, el de Algete, a la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid, la Dirección General de Carreteras deberá aceptar expresamente las cesiones como Red Supramunicipal a obtener, informando favorablemente. En caso de no aceptarse expresamente la propuesta de cesión por la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, deberá plantearse como otro nivel de red (general o local) o en su caso, red supramunicipal de cesión a la administración general del Estado.

En relación a las sugerencias planteadas por el Ayuntamiento de Algete, se atenderá al hecho de que la propuesta de conexión viaria con la A-1 contemple otros trazados que tenga un menor coste medioambiental y que se mantenga dentro del mismo término municipal que impulsa el desarrollo (El Molar), evitando así la afección a otros términos municipales. En este sentido, podría contemplarse la salida del ámbito a la autovía A-1 a través del nudo ya existente en el P.K. 36, evitando así la afección directa sobre suelos no urbanizables del municipio de Algete, el corredor ecológico y el futuro desarrollo de Algete Norte.

En este sentido, se destaca que la propuesta en el Plan Especial de Infraestructuras de Conexiones del SAU-21 y la presentada con motivo de la tramitación del Avance del Plan de Sectorización del sector "Algete Norte", con sus respectivos niveles de detalle, parecen diferir en cuanto a su trazado y en cuanto a su conexión con la glorieta situada en la margen derecha de enlace del p.k. 30+000 de la carretera A-1; además de plantearse en el Avance del Plan de Sectorización "Algete Norte" una duplicación de la estructura del enlace que actúa de paso superior sobre la A-1.

En relación a lo indicado en el informe de la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal en su informe, que indica que la alternativa ambientalmente más favorable, conforme la documentación actualmente aportada sería la Alternativa 1 (no la alternativa 2 seleccionada), por lo que deberá analizarse en profundidad esta propuesta, así como contemplar otras alternativas ambientalmente viables, para minimizar la afección al ZEC "Cuenca del Guadalix" y otros términos municipales.

En todo caso, el Plan Especial de Infraestructuras estará a lo señalado en el informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, en particular considerando que cualquier propuesta de conectividad deberá ser compatible con la solución adoptada en el anteproyecto "Adecuación, reforma y conservación del Corredor del Norte. Autovía A-1. Tramo: Madrid – El Molar. P.k. 12,0 a 47,0" de clave A0-0071.

En consecuencia, el estudio ambiental estratégico incluirá un estudio de tráfico y de ruido que tenga en cuenta la conexión propuesta del sector SAU-21 con la carretera A-1, a través del enlace situado en el P.K. 30+650, debiendo de llevarse a cabo un **estudio de tráfico conjunto** con los efectos acumulativos y sinérgicos, respecto a los planes y proyectos que se prevén realizar en el entorno del Plan Especial, en particular el Plan Parcial del SAU-21 y el Plan de Sectorización "Algete Norte", así como cualquier otro desarrollo que pueda preverse en alguno de esos términos municipales o de sus colindantes, si la solución de accesos a la RCE fuera la del mismo enlace.

Por otro lado, y tal y como informe el Canal de Isabel II, el ámbito territorial del Plan Especial de Conexión del planeamiento general de El Molar afecta a las siguientes infraestructuras titularidad de Canal de Isabel II, adscritas a Canal de Isabel II S.A.M.P.:

- Arteria 2º Anillo A1-M-50 de 1.600 mm de diámetro.
- Arteria N-I de 1.000 mm de diámetro.
- Tendido de fibra óptica M-50. Tramo 2.
- Expediente de Expropiación "SAP-239-1 Segundo Anillo Principal de distribución de agua potable de la CAM. Tramo 1".



En este sentido, los suelos por los que discurren dichas infraestructuras deberán recogerse en el Plan Especial de Conexión con una calificación que resulte compatible con su naturaleza de Redes Públicas de Infraestructuras Sociales de abastecimiento o telecomunicaciones, según corresponda.

2.- Los aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente y su probable evolución en caso de no desarrollar el Plan Parcial.

Se incluirá un inventario y localización gráfica de los elementos naturales y culturales existentes con especial referencia a los que se encuentren protegidos por la legislación vigente o sean merecedores de protección en el contexto del ámbito sometido a ordenación.

3.- Las características medioambientales de las zonas que puedan verse afectadas de manera significativa y su evolución teniendo en cuenta el cambio climático esperado en el plazo de vigencia del Plan Parcial.

A efectos de valoración de la relación del Plan con el Cambio climático se tendrá en cuenta la Guía Metodológica “Medidas para la mitigación y la adaptación al cambio climático en el planeamiento urbano” elaborada por la Red Española de Ciudades por el Clima de la Federación Española de Municipios y Provincias con la colaboración de la Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Asimismo, deberá considerarse la Estrategia de Energía, Clima y Aire 2023-2030 de la Comunidad de Madrid, aprobada por Orden 2126/2023, de 29 de diciembre, de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior, y publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid de 15 de enero de 2024.

En este sentido, se deberá realizar un estudio de la relación del Plan Especial con el cambio climático, evaluando los efectos del desarrollo del mismo y el efecto sinérgico del desarrollo de los planes adyacentes en tramitación, para lo cual se tendrá en cuenta el Estudio de tráfico y movilidad conjunto a realizar, (del presente Plan Especial como del resto de planes urbanísticos en tramitación con efectos sinérgicos), que contemple las futuras emisiones de contaminantes por tráfico rodado y aéreo.

4.- Cualquier problema medioambiental existente que sea relevante para el Plan Especial, incluyendo en particular los problemas relacionados con las zonas de especial importancia medioambiental, como las designadas de conformidad con la legislación aplicable sobre espacios naturales y especies protegidas, los espacios protegidos de la Red Natura 2000 y los corredores ecológicos.

En relación con las especies protegidas, se deberán tener en cuenta las consideraciones del informe emitido por la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal, el 25 de septiembre de 2025, en particular respecto a la afección de la ZEC “Cuenca del Río Guadalix”, la protección de la avifauna, la vegetación riparia, el corredor ecológico del Henares y los hábitats de interés comunitario (HIC) presentes en el ámbito de estudio.

En relación a la afección al cauce del río Guadalix y a sus zonas de dominio público hidráulico, deberán tenerse en consideración los condicionantes establecidos por la CHT en su informe de 26 de mayo de 2025.

5.- Los objetivos de protección medioambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario o nacional que guarden relación con el Plan Parcial y la manera en que tales objetivos y cualquier aspecto medioambiental se han tenido en cuenta durante su elaboración.

Se deberán tener en cuenta los siguientes objetivos genéricos de protección medioambiental:



Protección del ciclo del agua:

En particular, respecto al río Guadalix, se tendrá en cuenta la necesidad de adecuar la actuación urbanística del Plan Especial a la naturalidad del cauce y, en general, del dominio público hidráulico, y en ningún caso se intentará que sea el cauce el que se someta a las exigencias del proyecto. Sin perjuicio de las competencias del organismo de cuenca en la determinación del dominio público hidráulico (DPH), se propondrá una delimitación del DPH y su zona de servidumbre para las situaciones pre y postoperacional.

En este sentido, se han de respetar las servidumbres de 5 m de anchura de los cauces públicos, según establece el artículo 6 del Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas, así como las zona de policía, definida por 100 metros de anchura medidos horizontalmente a partir del cauce, que deberá contar con la correspondiente autorización previa o declaración responsable, tramitada en este organismo de cuenca, conforme a lo establecido en los artículos 9, 78 y siguientes del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, modificado por Real Decreto 606/2003 de 23 de mayo, para la ejecución de cualquier obra o trabajo en dicha zona.

Por otro lado, se deberán estudiar las alteraciones que provocará el desarrollo urbanístico en el régimen de los arroyos, teniendo en cuenta la necesidad de respetar sus capacidades hidráulicas y calidades hídricas. Se deberá estudiar la incidencia de las avenidas extraordinarias previsibles de periodo de retorno de hasta 500 años, para determinar si la zona de actuación es inundable por las mismas.

A este respecto, y en todo caso, se estará al condicionado de los informes sectoriales respectivos de la Confederación Hidrográfica del Tajo y de la Dirección General de Protección Civil (112).

Asimismo, deberán protegerse los recursos hídricos preservando la calidad del agua, minimizando el consumo derivado de la ordenación urbanística, fomentando el ahorro y su reutilización, especificando, asimismo, el tratamiento y destino final de las aguas residuales, aplicando sistemas de evacuación sin consumo energético.

Con el fin de poder dar cumplimiento a lo especificado en el artículo 25.4 del Texto Refundido de la Ley de Aguas y puesto que el Plan en estudio comporta nuevas demandas de recursos hídricos, el promotor deberá contar con informe favorable de la Confederación Hidrográfica del Tajo.

Calidad atmosférica:

Minimizar los efectos del Plan sobre la calidad del aire, y en general, reducir al máximo las inmisiones de sustancias contaminantes, así como prevenir y corregir la contaminación acústica y lumínica, teniendo en cuenta la Estrategia de Energía, Clima y Aire 2023-2030 de la Comunidad de Madrid, que ha sido aprobada por Orden 2126/2023, de 29 de diciembre, de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior, y publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid de 15 de enero de 2024.

Las afecciones del plan sobre el cambio climático considerando que, el artículo 21 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, señala que la planificación y gestión urbanística, así como las intervenciones en suelo urbano tendrán entre sus objetivos principales la integración de las medidas necesarias para propiciar la adaptación progresiva y resiliencia frente al cambio climático. Asimismo, se deberá estimar la huella de carbono asociada al desarrollo propuesto en las diferentes alternativas y debida a las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) y otros gases de efecto invernadero. La huella de carbono a estimar tendrá en



cuenta las emisiones debidas al consumo energético de los diferentes usos propuestos, las de la movilidad asociada a los mismos, del consumo del ciclo completo del agua a emplear y de tratamiento de los residuos que serán generados por dichos usos. Igualmente deberá considerarse la pérdida de capacidad de captura de CO₂ asociada al cambio del uso del suelo.

Riesgos Naturales

En materia de Inundaciones, deberán tenerse en cuenta el cumplimiento de las medidas preventivas y de protección previstas en el Acuerdo de 9 de diciembre de 2020, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Plan Especial de Protección Civil ante el Riesgo de Inundaciones en la Comunidad de Madrid (INUNCAM). En especial, habida cuenta de que El Molar y Algete son municipios situados en Zonas de Riesgo significativo de inundaciones, incluido en el Anexo XII del citado INUNCAM, que deberían disponer de un Plan de Actuación municipal ante el Riesgo de Inundaciones

En materia de Incendios forestales y dado que el vial objeto del PEI, transcurre por zonas consideradas terreno forestal, tal y como se refleja en la propia documentación, deberá tenerse en cuenta lo prescrito en el Decreto 59/2017, de 6 de junio, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Plan Especial de Protección Civil de Emergencias por Incendios Forestales de la Comunidad de Madrid (INFOMA).

Gestión de residuos:

Fomentar el reciclaje y la reutilización de los residuos urbanos y facilitar la disponibilidad de instalaciones adecuadas para su tratamiento y/o depósito. En este sentido, deberá tenerse en cuenta la aún vigente Estrategia de Residuos de la Comunidad de Madrid (2017-2024) y en particular el Plan de Gestión de Residuos Industriales y el Plan de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición, todos ellos recogidos en la estrategia y de aplicación para el desarrollo del Plan Especial.

Paisaje:

Integrar el paisaje en el Plan Especial y garantizar su calidad y preservación, tal y como se establece en la legislación sectorial de aplicación.

En este sentido, sería recomendable la realización de un estudio que evalúe del impacto que el desarrollo del Plan Especial tendrá sobre el paisaje y en particular sobre las cuencas visuales, por la modificación de la topografía del ámbito, la afección a la vegetación de ribera del ZEC "Cuenca del Río Guadalix" y a la dinámica hidrológica de los cauces, valorándose tanto la calidad como la fragilidad del mismo.

Biodiversidad y patrimonio natural:

Conservar la biodiversidad territorial y los otros elementos de interés natural y promover su uso sostenible, conforme a la numerosa legislación sectorial de aplicación.

En este sentido, se estará al cumplimiento del condicionado expuesto en el informe de la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal de fecha 25 de septiembre de 2025.

6.- Los probables efectos significativos en el medio ambiente, incluidos aspectos como la biodiversidad, la población, la salud humana, la flora, la fauna, la tierra, el agua, el aire, los factores climáticos, su incidencia en el cambio climático, en particular una evaluación adecuada de la huella



de carbono asociada al Plan Parcial, los bienes materiales, el patrimonio cultural, el paisaje y la interrelación entre estos factores. Estos efectos deben comprender los efectos secundarios, acumulativos, a corto, medio y largo plazo, permanentes y temporales, positivos y negativos.

El estudio de los efectos ambientales significativos sobre el medio ambiente y sobre la salud humana, deberá evaluar los efectos acumulativos y/o sinérgicos que el desarrollo del Plan Especial puede tener en combinación con los planes de desarrollo de municipios limítrofes o cercanos, en particular el Plan de Sectorización del Sector Algete Norte en el término municipal de Algete y el Plan Parcial del SAU-21 de El Molar. En este sentido, el Estudio Ambiental Estratégico debe analizar, entre otros, los siguientes aspectos:

- Dada la situación y el objeto del Plan Especial, deberán realizarse, tal y como recoge tanto la Demarcación General de Carreteras del Estado como las alegaciones presentadas por los municipios aledaños, los siguientes estudios:
 - Estudios de tráfico
 - Estudio acústico
 - Estudio de huella de carbono,

Dichos estudios comprenderán todo el ámbito territorial que se vea afectado por el desarrollo del Plan Especial de conexión de infraestructuras exteriores del Sector SAU-21, teniendo en consideración los desarrollos adyacentes, en particular los propuestos en el Plan de Sectorización del Sector Algete Norte en el término municipal de Algete, el Plan Parcial del SAU-21 y el Proyecto Anteproyecto “Adecuación, reforma y conservación del Corredor del Norte. Autovía A-1. Tramo: Madrid – El Molar. P.k. 12,0 a 47,0”.

- En relación a los posibles efectos sobre la salud humana, deberán cruzarse y cotejarse los resultados de los estudios de tráfico y movilidad, acústico y huella de carbono, mencionados anteriormente, con el fin de considerar los efectos sinérgicos, de contaminación atmosférica por futuras emisiones de contaminantes por tráfico rodado y aéreo, que tendrá el desarrollo del ámbito de estudio sobre la población. En este sentido, se tendrá en cuenta el informe sanitario-ambiental emitido por el Servicio de Sanidad Ambiental y sus consideraciones, en particular:
 - Los efectos potenciales sobre la red de abastecimiento público durante la ejecución de las obras, debiendo inventariarse y cartografiar, aquellas zonas de abastecimiento que resulten interceptadas por el proyecto, en particular las descritas por el Canal de Isabel II en su informe.
 - Criterios sanitarios frente a la proliferación de plagas por artrópodos, roedores y otros animales sinantrópicos.
- La ocupación, alteración del suelo y el riesgo de erosión, realizando un estudio exhaustivo de la topografía y la vegetación existente en cada parcela localizando y cuantificando todos los ejemplares arbóreos existentes, distinguiendo entre los ejemplares que se mantendrán tras el desarrollo del Plan Parcial y los previstos para su tala. En este sentido, debe tenerse en consideración lo establecido al respecto por la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal, en su informe sectorial.
- Las alteraciones del régimen hidrológico, del transporte de sedimentos y el empeoramiento de la calidad de las aguas en los sistemas fluviales, así como la posible afección a los taludes y al lecho cauce del río Guadalix, para lo cual, deberá tenerse en cuenta las consideraciones realizadas por la Confederación Hidrográfica del Tajo.



- Las afecciones producidas sobre los Espacios Red Natura 2000, los montes preservados, los hábitats de interés comunitario incluidos en el Anexo I de la Directiva Hábitats (HIC), los ecosistemas forestales y la fauna y especies protegidas y el corredor ecológico del Henares, teniendo en cuenta las consideraciones realizadas por la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal.
- La alteración del paisaje, para lo cual deberá realizarse un estudio específico en el que se analice las afecciones producidas por la ordenación prevista en el Plan Parcial desde varios puntos de vista y cuencas visuales. Para ello, deberán tenerse en cuenta las consideraciones realizadas al respecto por la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal, así como por las alegaciones presentadas.
- Las afecciones del plan sobre el cambio climático considerando que, el artículo 21 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, señala que la planificación y gestión urbanística, así como las intervenciones en suelo urbano tendrán entre sus objetivos principales la integración de las medidas necesarias para propiciar la adaptación progresiva y resiliencia frente al cambio climático. Asimismo, se deberá estimar la huella de carbono asociada al desarrollo propuesto en las diferentes alternativas y debida a las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) y otros gases de efecto invernadero. La huella de carbono a estimar tendrá en cuenta las emisiones debidas al consumo energético de los diferentes usos propuestos, las de la movilidad asociada a los mismos, del consumo del ciclo completo del agua a emplear y de tratamiento de los residuos que serán generados por dichos usos. Igualmente deberá considerarse la pérdida de capacidad de captura de CO₂ asociada al cambio del uso del suelo.
- Estudio de los riesgos naturales existentes en el ámbito del Plan Especial, bien por inundación, bien por incendio forestal.

Teniendo en cuenta el informe sectorial de la Dirección General de Protección Civil, deberá realizarse un análisis de riesgos de Protección civil de la propuesta finalmente seleccionada, en particular el riesgo de inundaciones y el riesgo de incendio forestal.

La localización del Plan Especial sobre el espacio de la RN2000: ZEC "Cuenca del río Guadalix", y la posible afección al cauce y a sus zonas de protección del dominio público hidráulico, en particular su zona de servidumbre y policía, hacen necesario un estudio hidrológico de todo el tramo afectado, tanto aguas arriba del cauce fluvial como aguas abajo; con objeto de minimizar los efectos de su afección, en particular las posibles inundaciones.

En este sentido, deberá considerarse la obligación de cumplimiento de las medidas preventivas y de protección previstas en el Acuerdo de 9 de diciembre de 2020, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Plan Especial de Protección Civil ante el Riesgo de Inundaciones en la Comunidad de Madrid (INUNCAM). En especial, habida cuenta de que El Molar y Algete son municipios situados en Zonas de Riesgo significativo de inundaciones, incluido en el Anexo XII del citado INUNCAM, que deberían disponer de un Plan de Actuación municipal ante el Riesgo de Inundaciones

Por otro lado, si bien los municipios afectados por el Plan Especial no están considerados Zona de Alto Riesgo de incendio forestal (ZAR) según el Anexo 1 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 en la Comunidad de Madrid (INFOMA), el vial objeto del PEI, si transcurre por zonas consideradas terreno forestal, tal y como se refleja en la propia documentación, por lo que deberá tenerse en cuenta lo prescrito en el Decreto 59/2017, de 6



de junio. En este sentido se recuerda que, de acuerdo con el artículo 21 del Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana, deben permanecer en la situación de suelo rural, entre otros, los terrenos “con riesgos naturales o tecnológicos, incluidos los de inundación o de otros accidentes graves”

- De conformidad con lo establecido en el artículo 33 de la Ley 1/2024, de Economía Circular de la Comunidad de Madrid, el Plan Especial debe incluir un Estudio sobre la Generación y la Gestión de los Residuos de Construcción y Demolición, de la alternativa que finalmente se seleccione, que, en todo caso, deberá ser concordante con los planes europeos, estatales, autonómicos y locales de residuos, en el territorio objeto de planeamiento.
- Las afecciones sobre los bienes materiales, tales como las infraestructuras, para lo que debe tenerse las consideraciones realizadas por la Dirección General de Carreteras y el Canal de Isabel II en sus respectivos informes.

7.- Medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar cualquier efecto negativo importante en el medio ambiente de la aplicación del Plan Parcial, incluyendo aquellas para mitigar su incidencia sobre el cambio climático y permitir su adaptación al mismo.

El Estudio Ambiental Estratégico debe incluir todas las medidas contempladas en los diferentes informes emitidos por los organismos afectados, así como las incluidas en los estudios específicos ya realizados y aquellos otros que se realicen para la siguiente fase de tramitación. Para conseguir un cumplimiento efectivo de estas medidas, deberán incorporarse a la normativa urbanística del Plan, así como a cualquier otro documento que se considere necesario, contemplándose, además, en el estudio económico financiero del Plan Parcial.

Todas las medidas incluidas deben asegurar el cumplimiento de los objetivos ambientales del Plan Especial, tanto mediante la prevención, corrección o compensación de los efectos negativos significativos detectados como mediante la optimización de los efectos positivos.

Las medidas estarán suficientemente desarrolladas, especificando el objetivo ambiental con el que estén relacionadas, el impacto que se pretende prevenir, corregir o compensar, o bien la ausencia de impacto significativo. Asimismo, se señalarán los mecanismos de ejecución y se propondrán indicadores para evaluar la eficacia de las medidas.

8.- Un resumen de los motivos de selección de las alternativas contempladas y una descripción de la manera en que se realizó la evaluación, incluidas las dificultades, como deficiencias técnicas o falta de conocimientos y experiencia que pudieran haberse encontrado a la hora de recabar la información requerida.

Se justificará cada alternativa propuesta, las cuales deben ser técnica, económica y ambientalmente viables. El planteamiento de todas las alternativas, incluida la alternativa cero o de “no actuación”, debe tener en cuenta el ámbito territorial de aplicación del plan. Se describirá el método de evaluación y selección de alternativas, que deberá tener en cuenta los efectos directos e indirectos.

En cuanto a las alternativas a considerar, deberán plantearse y analizarse otras que conlleven una menor presión para la ZEC “Cuenca del Río Guadalix”, teniendo en consideración expresamente, el informe de la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal. En todo caso, todas las alternativas presentadas deben responder a unas necesidades debidamente justificadas, tal y como se establece en el Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana de 2015 y como han señalado los diversos organismos consultados y han destacado las alegaciones presentadas.



El resultado de la comparación de alternativas debe sintetizarse, mostrando esquemáticamente el grado de cumplimiento de cada una de ellas para los indicadores ambientales que se hubieran definido previamente. Del mismo modo debe valorarse el grado de cumplimiento de cada alternativa respecto a los objetivos ambientales.

La alternativa seleccionada debe ser, prioritariamente, la más favorable desde el punto de vista ambiental y, en caso de no ser así, deberán detallarse las circunstancias que justifican la decisión de la propuesta de desarrollo de la alternativa seleccionada.

9.- Un programa de vigilancia ambiental en el que se describan las medidas previstas para el seguimiento.

El programa de vigilancia ambiental a incluir en el Estudio Ambiental Estratégico debe permitir realizar el seguimiento del estado del medio y comprobar la efectividad de las medidas propuestas según el anterior epígrafe. Por consiguiente, debe cumplir las siguientes funciones:

- Evaluar el grado de cumplimiento de la normativa ambiental y de los objetivos ambientales del Plan Especial.
- Verificar el grado de ejecución de las actuaciones previstas en el Plan Especial.
- Identificar los impactos ambientales derivados de la implementación del Plan Especial y comprobar que fueron tenidos en cuenta y evaluados correctamente en el Estudio Ambiental Estratégico.
- Comprobar que las medidas preventivas, correctoras o compensatorias se han ejecutado de manera adecuada y evaluar la eficacia de las mismas.
- En el caso de que se compruebe que las medidas no resultan eficaces, proponer y establecer nuevas medidas.
- Identificar los efectos ambientales adversos no previstos durante la evaluación ambiental estratégica. Establecer medidas frente a dichos efectos y evaluar su efectividad.
- El programa de vigilancia ambiental debe contar con un sistema de indicadores ambientales que tendrá en cuenta los indicadores definidos para la evaluación de las diferentes alternativas y los resultados del estado actual del medio ambiente según los epígrafes anteriores de este Documento de Alcance.

10.- Un resumen de carácter no técnico de la información facilitada en virtud de los epígrafes precedentes.

En el Estudio Ambiental Estratégico se debe incluir un resumen del mismo, fácilmente comprensible, y que sintetice la información analizada. A través del mismo se debe proporcionar una visión global de los aspectos fundamentales de la evaluación ambiental del Plan Especial.

4.2. Estudios sobre las infraestructuras de saneamiento, el ruido y la calidad del suelo

Asimismo, en el procedimiento de aprobación del Plan Especial, se procederá informar sobre aspectos ambientales por razón de su afección, en particular, sobre aquellos que se refieren al funcionamiento de las infraestructuras de saneamiento supramunicipales, a la calidad ambiental acústica y a la contaminación del suelo; lo que en su caso proceda.

En el caso particular del presente Plan Especial, se tomará en consideración la propuesta final del Plan Especial, a los efectos del informe de cumplimiento de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y los reales decretos que la desarrollan; y del informe sobre caracterización de la calidad del



suelo, en cumplimiento del artículo 10.3 de la Ley 1/2024, de 17 de abril, de Economía Circular de la Comunidad de Madrid y de acuerdo con las instrucciones del Área de Planificación y Gestión de Residuos.

Para la emisión de los informes correspondientes a la citada legislación, la documentación que se remita deberá estar debidamente diligenciada y vendrá acompañada de informe técnico municipal sobre la viabilidad urbanística de la actuación, suficiencia documental, tanto en lo que se refiere a contenido sustantivo como a documentación, así como instrumento de planeamiento urbanístico a informar y fase de aprobación.

- **Documentación necesaria para determinar el cumplimiento de la Ley 37/2003 y los reales decretos que la desarrollan**

1. **Zonificación acústica**

Todos los instrumentos de planeamiento, tanto a nivel general como de desarrollo, deben incluir una zonificación acústica. Las sucesivas modificaciones, revisiones y adaptaciones del planeamiento general que contengan modificaciones en los usos del suelo conllevarán la necesidad de revisar la zonificación acústica en el correspondiente ámbito territorial. Igualmente será necesario realizar la oportuna delimitación de las áreas acústicas cuando, con motivo de la tramitación de planes urbanísticos de desarrollo, se establezcan los usos pormenorizados del suelo.

La zonificación acústica constará de:

Delimitación de las áreas acústicas definidas en el artículo 5 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Para ello se seguirán los criterios y directrices establecidos en el anexo V del mismo Real Decreto.

Las áreas acústicas se clasificarán en atención al uso predominante del suelo.

Al proceder a la zonificación acústica de un territorio en áreas acústicas se deberá tener en cuenta la existencia en el mismo de zonas de servidumbre acústica y de reservas de sonido de origen natural, establecidas de acuerdo con las previsiones de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, y del Real Decreto 1367/2007.

La delimitación territorial de las áreas acústicas y su clasificación se basará en los usos actuales o previstos del suelo. Por tanto, la zonificación acústica de un término municipal únicamente afectará, excepto en lo referente a las áreas acústicas de los tipos f) y g), a las áreas urbanizadas y a los nuevos desarrollos urbanísticos.

Ningún punto del territorio podrá pertenecer simultáneamente a dos tipos de área acústica diferentes.

La zonificación del territorio en áreas acústicas debe mantener la compatibilidad, a efectos de calidad acústica, entre las distintas áreas acústicas y entre estas y las zonas de servidumbre acústica y reservas de sonido de origen natural, debiéndose adoptar, en su caso, las acciones necesarias para lograr tal compatibilidad.



Si concurren, o son admisibles, dos o más usos del suelo para una determinada área acústica, se clasificará esta con arreglo al uso predominante, determinándose este por aplicación de los criterios fijados en el apartado 1 del anexo V del Real Decreto 1367/2007.

La delimitación de la extensión geográfica de una área acústica estará definida gráficamente por los límites geográficos marcados en un plano de la zona a escala mínima 1/5.000, o por las coordenadas geográficas o UTM de todos los vértices, y se realizará en un formato geocodificado de intercambio "shp" o "dxf". Se deberá emplear el sistema de referencia geodésico ETRS89.

2. Evaluación de la contaminación acústica

2.1. Elaboración de mapas de ruido de la situación preoperacional y de la situación postoperacional para evaluar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica.

Los mapas de ruido se calcularán a una altura de 4m sobre el terreno para los periodos de evaluación día (7h-19h), tarde (19h-23h) y noche (23h-7h).

Los valores de los índices acústicos se pueden determinar para la situación preoperacional mediante cálculo o mediante mediciones, y para la situación postoperacional, únicamente mediante cálculo.

Se emplearán los métodos de cálculo establecidos en el apartado 2 del anexo II del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido, en lo referente a evaluación y gestión del ruido ambiental.

Para el cálculo de la intensidad de tráfico rodado, se utilizará el modelo de cálculo establecido en el Real Decreto 1513/2005, "Guía del ruido de los transportes terrestres, apartado previsión de niveles sonoros, CETUR 1980". La IMH a aplicar al periodo "tarde" será la correspondiente a dos horas del periodo diurno a la que se añadirá la IMH de otras dos horas del periodo nocturno.

Se emplearán los métodos y procedimientos de evaluación para los índices de ruido contenidos en el anexo IV del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.

En particular, para evaluar el efecto sobre el ámbito del ruido producido por el tráfico aéreo del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas en la situación preoperacional se realizarán mediciones del ruido sobre el terreno con los requisitos que se indican a continuación:

Para los periodos temporales de evaluación día, tarde y noche se realizará, al menos, una medición en continuo que comprenda todo el periodo de evaluación. Estos periodos de evaluación deberán corresponder con momentos de un tráfico aéreo normal en el aeropuerto y con su funcionamiento en configuración sur, dado que con ella se produce más afección por ruido en el ámbito.

A partir de estas mediciones en continuo, se realizará una estimación de los índices de ruido mediante el método de muestreo. A tal efecto, se considerará para cada periodo de referencia (día, tarde, noche) la hora más ruidosa y en ella se segmentarán fragmentos de 5 minutos según los criterios del apartado 3.4.2.a) del Real Decreto obteniendo los correspondientes valores de LAeq, Ti (Ti = 300 segundos), con estos valores se calcularán los Índices de Ruido Ld, Le y Ln.



El número y ubicación de los puntos de medida se determinará atendiendo a la variación espacial de los niveles sonoros. Se aplicará el principio de prevención ubicando los puntos de medición en las zonas más afectadas por el ruido.

En cuanto a las precauciones a guardar durante la realización de las mediciones, se estará a lo señalado en el punto 3.5. *Condiciones de medición* del Anexo IV.A del Real Decreto 1367/2007.

Se aportarán los certificados de verificación y calibración de los sonómetros y calibradores acústicos utilizados, conforme a la Orden Ministerial ITC/2845/2007, de 25 de septiembre, por la que se regula el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a la medición de sonido audible y de los calibradores acústicos (BOE nº 237 de 3 de octubre de 2007).

- 2.2. Estudio del cumplimiento de los valores objetivo establecidos en la tabla A del Anexo II del Real Decreto 1367/2007, para los nuevos desarrollos, disminuyendo en cinco decibelios (5 dB) los valores de la tabla. Determinación de las medidas correctoras y preventivas necesarias para el cumplimiento de los valores objetivo.

- 2.3. Delimitación de Zonas de Servidumbre Acústica:

Cuando el planeamiento esté afectado por el ruido de los grandes ejes viarios cuyo tráfico supere los 3.000.000 vehículos al año o por aeropuertos con más de 50.000 movimientos al año, se aportará un mapa de las zonas de servidumbre aprobadas en el mapa acústico de la infraestructura o, en su defecto, propuesta de delimitación de las zonas de servidumbre acústica sobre planos a escala 1:5.000. Se entiende por zona de servidumbre acústica a la comprendida en las isófonas en las que se midan los objetivos de calidad acústica para las áreas de sensibilidad acústica que sean de aplicación.

A estos efectos el estudio acústico del Plan Especial de Conexión Exterior del SAU-21, tendrá particularmente en cuenta los datos del mapa estratégico de ruido de la autovía A-1 y de la huella acústica del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

En este sentido, deberán tenerse en cuenta los informes mensuales de ruido publicados por AENA. En el último informe mensual de ruido publicado (mayo de 2025), cabe resaltar el número de sucesos correlacionados en la Terminal de Medición de Ruido (TMR) número 21, localizada próxima al ámbito de estudio, en la zona norte de la Urbanización Santo Domingo.

La TMR, mide el número de eventos acústicos asociado a operaciones aeronáuticas locales, y, por tanto, el utilizado para el cálculo de LAeq Avión mensual.

TMR	Localización	SUCEOS CORRELACIONADOS			
		Total	Día	Tarde	Noche
21	Urbanización Santo Domingo Norte	3665	1670	684	1311

- 2.4. En el caso de que el estudio acústico determine la necesidad de implantar medidas correctoras o preventivas de la contaminación acústica, se incorporará una descripción y un Estudio Económico Financiero de las mismas, y se integrarán sus resultados en el estudio de viabilidad del Plan Parcial. Las medidas correctoras respecto al ruido de las carreteras



estatales requerirán la autorización previa del Ministerio de Fomento, se ubicarán fuera del dominio público viario y serán ejecutadas con cargo a los futuros promotores del sector.

En cualquier caso, el estudio acústico a realizar, deberá contemplar el efecto sinérgico y conjunto de los planes y proyectos en tramitación existentes, en particular el Plan de Sectorización de Algete Norte, el Plan Parcial del SAU 21 de El Molar y el Anteproyecto de adecuación, reforma y conservación del corredor Norte de la Autovía A1.

- **Documentación necesaria para el informe sobre caracterización de la calidad de los suelos para planeamiento urbanístico**

En cumplimiento del artículo 10.3 de la Ley 1/2024, de 17 de abril, de Economía Circular de la Comunidad de Madrid, se incluirá dentro de los estudios ambientales de los instrumentos de planeamiento urbanístico un informe de caracterización de la calidad de los suelos de los ámbitos a desarrollar, en orden a determinar la viabilidad de los usos previstos con el objeto de determinar si los suelos presentan indicios de afección. En caso afirmativo, el informe se orientará a delimitar el alcance de la misma y los trabajos necesarios para su recuperación. Si, por el contrario, no se detectaran indicios de afección, el informe deberá definir el “blanco ambiental” de la situación preoperacional, que deberá emplearse como base de comparación ante episodios de contaminación que pudieran darse en el futuro.

El área geográfica a la que deberán extenderse los trabajos de caracterización incluirá todos aquellos ámbitos para los que el planeamiento establezca un cambio de uso del suelo, independientemente de su clase.

Dicho informe de caracterización del suelo, formará parte integrante del Plan Especial.

- **Consideraciones generales.**

Cada estudio realizado debe incluir conclusiones al respecto que deben trasladarse a las propuestas del plan, a la normativa urbanística que lo regule y al documento urbanístico. El resumen no técnico que se aporte deberá recoger dichas conclusiones en su descripción.

Respecto de la documentación a aportar en las siguientes fases de tramitación, debe organizarse de forma que pueda ser de fácil manejo, siguiendo en la medida de lo posible las siguientes directrices:

- En el documento digital se organizarán jerárquicamente los ficheros, en carpetas y subcarpetas, de manera que corresponda a la organización física que tendrían los documentos impresos. Los nombres de los ficheros deberán, en cualquier caso, reflejar sus relaciones lógicas y poder ser fácilmente identificables. Se pondrá especial cuidado en la longitud de las rutas, evitando rutas muy largas (carpetas y documentos con nombres muy largos). El tamaño máximo de cada archivo será de 100 Mb. Si el documento ocupase más, deberá dividirse en “tomos” fácilmente identificables.
- Se aportará un archivo pdf que sea índice de la documentación, enlazados con vínculos a cada uno de los documentos o tomos del plan, sin perjuicio de que cada documento tenga su propio índice con vínculos de marcador por epígrafes en el panel de navegación.
- Los documentos ambientales que acompañen al plan deberán ser realizados por personas que posean la capacidad técnica suficiente y tendrán la calidad necesaria para cumplir las exigencias de la legislación. Los estudios y documentos ambientales deberán identificar a su autor o autores indicando su titulación además deberá constar la fecha de conclusión y firma del autor.



- Los archivos pdf tendrá texto seleccionable y con capacidad de búsqueda. Se evitará incorporar al documento texto en formato ráster/imagen (escaneado), salvo documentos de texto ajenos al Plan. Se permite que los documentos incluyan condiciones de seguridad, siempre que no conlleven restricciones de acceso, lectura, copia de contenido e impresión de los documentos. Todos los documentos aportados deberán estar libres de contraseñas.
- La cartografía deberá elaborarse a la escala necesaria en función de la información que aporte abarcando en un solo plano, en la medida de lo posible, la totalidad del ámbito.
- Al efecto de poder realizar un adecuado análisis y comparación con la cartografía territorial y sectorial existente, se deberá remitir la cartografía de la propuesta en formato digital vectorial, preferiblemente en formato shapefile (multiarchivo). Todos los recintos cartografiados deberán incluirse en archivos digitales o capas de tipo polígono georreferenciados según el sistema geodésico de referencia vigente (ETRS89 Huso 30, código EPSG 25830). Los archivos digitales deberán ser plenamente coherentes con los planos PDF aportados.

4.3. Fases de Información y Consultas

Conforme a lo dispuesto en los artículos 21 y 22 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y en la Disposición Transitoria Primera de la Ley 4/2014, de 22 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas de la Comunidad de Madrid, el promotor elaborará la versión inicial del Plan Parcial teniendo en cuenta el estudio ambiental estratégico y someterá dicha versión inicial de Plan Parcial, acompañado del estudio ambiental estratégico, a información pública previo anuncio en el BOCM y, en su caso, en su sede electrónica. La información pública será, como mínimo, de cuarenta y cinco días hábiles. El promotor elaborará, junto con la documentación arriba citada, un resumen no técnico del estudio ambiental estratégico que será sometido también al trámite de información pública.

Se adoptarán las medidas necesarias para garantizar que la documentación que debe someterse a información pública tenga la máxima difusión entre el público, utilizando los medios de comunicación y, preferentemente, los medios electrónicos.

Simultáneamente al trámite de información pública, el Ayuntamiento de El Molar someterá la versión inicial del Plan Parcial, acompañado del estudio ambiental estratégico, a consulta de las Administraciones públicas afectadas y las personas interesadas consultadas en la presente fase. Esta consulta se podrá realizar por medios convencionales, electrónicos o cualesquiera otros, siempre que se acredite la realización de la consulta.

Tal periodo de consultas se practicará por el órgano promotor respecto del documento de aprobación inicial del instrumento de planeamiento urbanístico, de acuerdo con lo previsto en el artículo 57 b) de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, concediendo al menos el plazo de treinta días hábiles que marca el artículo 22 de la Ley 21/2013, de 9 diciembre. Las consultas deben realizarse sobre el documento de planeamiento completo, incluyendo el estudio ambiental estratégico. El resultado de las consultas y los efectos que deba provocar en el instrumento de planeamiento se remitirá a esta Dirección General formando parte del documento a someter a Informe definitivo de Análisis Ambiental/Declaración Ambiental Estratégica.

En consecuencia, el listado mínimo de Administraciones públicas afectadas y público interesado a consultar por el promotor, es el siguiente:

- Dirección General de Carreteras e Infraestructuras (Consejería de Vivienda, Transporte e Infraestructuras)
- Dirección General de Aviación Civil. Subdirección General de Aeropuertos y Navegación Aérea.



- Dirección General de Patrimonio Cultural (Consejería de Cultura, Turismo y Deporte)
- Confederación Hidrográfica del Tajo.
- Consorcio Regional de Transportes.
- Ayuntamiento de Algete. (Madrid).
- Ayuntamiento de Colmenar Viejo (Madrid)
- Ayuntamiento de San Agustín de Guadalix. (Madrid)
- Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento.
- Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid.
- Subdirección General de Infraestructuras Ferroviarias. Secretaría General de Infraestructuras. Ministerio de Fomento.
- Instituto Geológico y Minero de España (IGME).
- Dirección General de Carreteras (Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras)
- Área de Prevención de Incendios del Cuerpo de Bomberos de la Comunidad de Madrid – Dirección General de Emergencias (Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior)
- Subdirección General de Protección Civil (Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior)
- Dirección General de Suelo (Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior)
- Dirección General de Reequilibrio Territorial (Consejería de Administración Local y Digitalización)
- Dirección General de Industria, Energía y Minas (Servicio de Instalaciones Eléctricas)
- Área de Sanidad Ambiental de la Dirección General de Salud Pública (Consejería de Sanidad)
- Confederación Hidrográfica del Tajo
- Red Eléctrica de España
- Canal de Isabel II Gestión.
- Área de Vías Pecuarias de la Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación (Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior)
- Área de Planificación y Gestión de Residuos de la Dirección General de Transición Energética y Economía Circular (Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior)
- Área de Informes y Planificación de la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal (Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior)
- Asociación Vecinal Río Guadalix:
- Grupo Municipal Vecinos por Algete
- Comunidad de Propietarios de la Urbanización Santo Domingo
- Asociación Ecología y Libertad

Así como cualquier otra Administración o público interesado que el órgano promotor considere oportuno.

A fin de que las Administraciones públicas y el público interesado puedan examinar y formular observaciones, el órgano promotor deberá facilitar una copia de la documentación, que podrá ser en formato electrónico, sin perjuicio de que el original esté disponible en el lugar de exhibición que se señale en el anuncio de la información pública.

4.4. Análisis técnico del expediente.

El promotor, tomando en consideración las alegaciones formuladas en los trámites de información pública y de consultas y los informes recabados, modificará, de ser preciso, el estudio ambiental estratégico, y elaborará la propuesta final de Plan.

El órgano sustantivo remitirá a la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior, a los efectos de emisión de la declaración ambiental estratégica, la documentación justificativa de la realización



de las consultas, así como el expediente de evaluación ambiental estratégica completo, integrado por:

- Propuesta final del Plan
- El estudio ambiental estratégico
- El resultado de la información pública y de las consultas, así como su consideración. (copia de los escritos recibidos)
- Un documento resumen en el que el promotor describa la integración en la propuesta final del Plan de los aspectos medioambientales, del estudio ambiental estratégico y de su adecuación al documento de alcance, de las consultas realizadas y de cómo éstas se han tomado en consideración.

En ese momento, el órgano ambiental realizará un análisis técnico del expediente, y un análisis de los impactos significativos de la aplicación del plan en el medio ambiente y, una vez finalizado el mismo, formulará la Declaración Ambiental Estratégica, en el plazo de cuatro meses contados desde la recepción del expediente completo.

4.5. Declaración Ambiental Estratégica

La Declaración Ambiental Estratégica tendrá la naturaleza de informe preceptivo, determinante y contendrá una exposición de los hechos que resuma los principales hitos del procedimiento incluyendo los resultados de la información pública, de las consultas, así como de las determinaciones, medidas o condiciones finales que deban incorporarse en el plan que finalmente se apruebe.

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos oportunos conforme a lo previsto en la legislación ambiental vigente en el momento en el que se inició dicho expediente.

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos oportunos conforme a lo previsto en la legislación ambiental vigente en el momento en el que se inició dicho expediente.

Madrid, a fecha de firma

La Directora General de
Transición Energética y Economía Circular

Fdo.: Cristina Aparicio Maeztu



La autenticidad de este documento se puede comprobar en
<https://gestiona.comunidad.madrid/csv>
mediante el siguiente código seguro de verificación: 1221395137285628452903