



Excmo. Ayuntamiento de Parla

PCEA 10-UB2-00036.4/2022  
SIA 22/036

En contestación a su oficio con referencia de entrada en el Registro General de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura con el número 10/075416.9/22 del pasado día 16 de febrero de 2022 por el que viene a interesar informe en relación con el **Plan Especial de conexión viaria del PAU-5 del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Parla** y a la vista de la propuesta del Área de Análisis Ambiental de Planes y Programas, esta Dirección General de Descarbonización y Transición Energética formula el siguiente Informe Ambiental Estratégico:

## 1. ANTECEDENTES

### 1.1 Antecedentes administrativos

Con fecha 16 de febrero de 2022 y referenciado con el número 10/075416.9/22, tuvo entrada en el Registro General de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura, solicitud de inicio de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada, procedente del Ayuntamiento de Parla, en relación con el Plan Especial de conexión viaria del PAU-5 del PGOU de Parla.

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 16 de febrero de 2022 se inicia la evaluación ambiental estratégica.

Con número 10/017434.5/22 y fecha de registro de salida de esta Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura 18 de febrero de 2022 se comunica al Ayuntamiento de Parla que, la documentación remitida con fecha 16 de febrero de 2022 resulta insuficiente para la emisión del informe de evaluación ambiental estratégica, y se solicita documentación sobre: datos del promotor y estudio acústico. Se recibe contestación el 11 de marzo de 2022 con referencia 10/133424.9/22.

Con fecha 18 de febrero de 2022 y referencia 10/017546.3/22, se comunica al Ayuntamiento de Parla el inicio del procedimiento y la realización de las consultas a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas.

### 1.2 Consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas.

En cumplimiento del artículo 30 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, con fecha 18 de febrero de 2022 se consulta previamente por espacio de veinte días a la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid para que formule las sugerencias que estime oportunas. No se ha recibido respuesta.



### 1.3 Alegaciones derivadas del periodo de información pública.

Plan Especial de conexión viaria del PAU-5 con la carretera M-419 del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Parla, se aprobó inicialmente por acuerdo de 11 de febrero de 2022, BOCM de 1 de marzo de 2022.

Según certificado municipal de la exposición pública de 6 de abril de 2022, no se han recibido alegaciones.

## 2. CONTENIDO Y ALCANCE DEL PLAN ESPECIAL

### 2.1 Contenido

Consta de la siguiente documentación, diciembre 2021:

- Bloque I. Memoria de información
- Bloque II. Memoria de ordenación
- Documento Ambiental Estratégico
- Anexo I. Relación inicial de bienes y derechos
- Estudio Acústico, de marzo 2022.

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

### 2.2 Descripción del ámbito. Objeto y características del área ordenada por el Plan Especial

#### Objeto:

El objeto de este Proyecto es hacer viable y compatible con el planeamiento del municipio de Parla la conexión viaria del PAU-5 de Parla con la Carretera M-419.

El PE se justifica por la voluntad de la corporación municipal de crear una conexión viaria al PAU 5 de Parla.

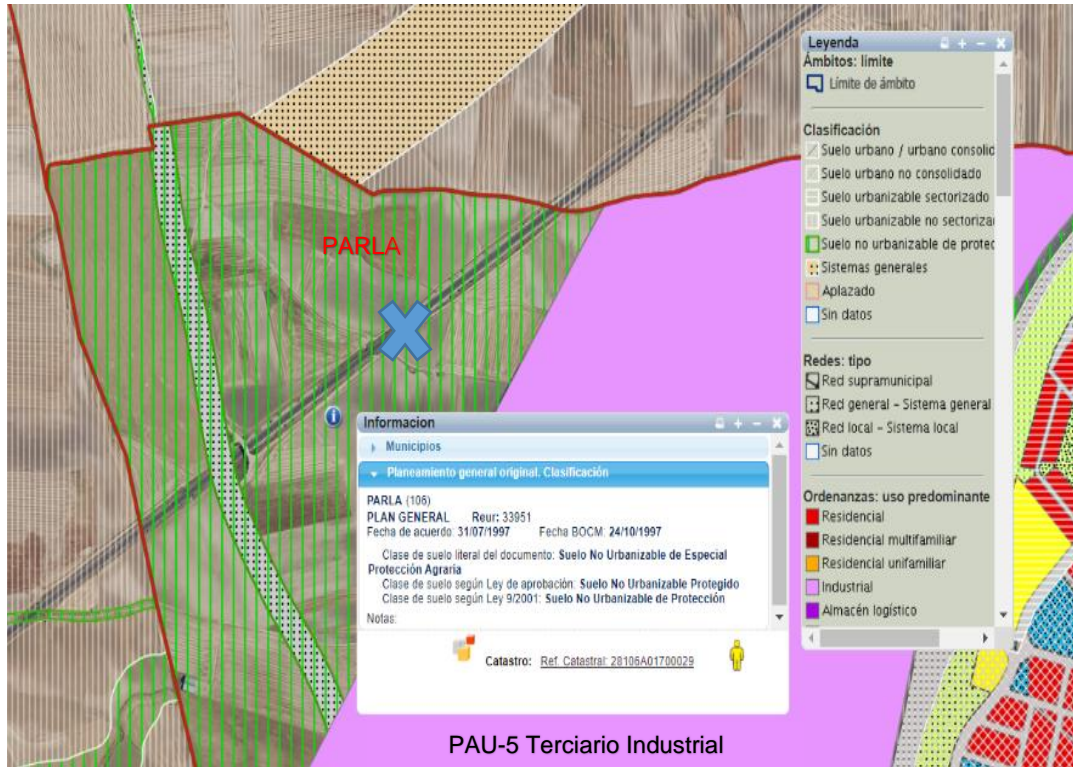
El Plan Especial se elabora de conformidad a las obligaciones establecidas en el Plan Parcial aprobado definitivamente por el Pleno Municipal en sesión celebrada el 30 de diciembre de 2020 y pretende dar solución a la necesidad de conexión del Sector 5 con la carretera autonómica M-419. Así mismo, el Plan Especial se ajusta a las determinaciones marcadas por la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid en el informe de 25 de mayo de 2016, y otros anteriores, emitidos con ocasión de versiones previas del Plan Especial de conexión del Sector 5 con la carretera autonómica M-419.

#### Descripción:

El ámbito de proyecto se encuentra localizado en el extremo noroeste del término municipal. Se localiza al oeste de la A42, junto a la Unidad de Ejecución UE-1 ya urbanizada del PAU 5 de Parla (Parla Natura), hasta conectar con el trazado de la M-419. En suelo no urbanizable de protección agraria del Plan General de Parla de 31 de julio de 1997.

El proyecto plantea una nueva conexión alternativa hacia los terrenos del terciario-industrial del PAU-5 del Parla a través de la M-419.





ÁMBITO	SITUACIÓN PREVIA (usos PLAN GENERAL)		PROPUESTA DE ORDENACIÓN		
		Superficie (m2)		Usos	Superficie (m2)
CONEXIÓN DEL SECTOR PAU5 CON LA CARRETERA M419. T.M DE PARLA	RESERVA SO7	15.875,93	RESERVA SO7	RED VIARIA	15.875,93
	SNUEP-A	38.290,55	CONEXIÓN CON M419 (resto superficie afectada)	RED VIARIA	38.290,55
	<b>Total (situación previa)</b>	<b>54.166,48</b>	<b>TOTAL (propuesta de ordenación)</b>		<b>54.166,48</b>



## Alternativas:

Alternativa 0: No actuación

Alternativa 1: creación de una nueva conexión alternativa mediante un esquema de enlace de doble pesa, formado por un eje principal que conecta la glorieta existente en el límite norte de la urbanización UE-1 con la nueva glorieta a construir en la margen izquierda de la M-419 mediante la construcción de un paso superior sobre dicha carretera.



Alternativa 2, seleccionada: creación de una nueva conexión alternativa mediante enlace tipo trompeta, formado por un eje principal que conecta la glorieta existente en el límite norte de la urbanización del PAU-5 y atraviesa la M-419 mediante la construcción de un paso superior sobre dicha carretera.



Seleccionada por los siguientes motivos:

1. El terreno tiene un valor ecológico bajo por la falta de vegetación potencial y hábitats naturalizados.
2. Todo el ámbito está ocupado por explotaciones agrícolas y está rodeado de infraestructuras. Por este motivo el impacto sobre el medio natural en caso de ejecutarse las obras es reducido.
3. La alternativa 1 responde a la necesidad del servicio que esta propone.
4. El impacto ambiental será inferior adoptándose la alternativa 2 con respecto a la alternativa 1, ya que habrá una menor ocupación de terreno y por lo tanto menor impacto.

Con respecto a la velocidad de circulación se estima que la carretera M-419, en el tramo donde se plantea el nuevo enlace tiene una velocidad de proyecto de 90 Km/h, el nuevo viario urbano que conectará el enlace planteado con el Sector 5, tendrá una velocidad de diseño de 50 km/h, al tratarse de una calle de titularidad municipal y, en los ramales del enlace será de 60Km/h en el caso de que tengan radio superior a 135 m y de 50 km/h para el resto de ramales.

**Paisaje:** La zona estudio se encuentra en la unidad de paisaje denominada Humanes-Griñón-Torrejón de Velasco.



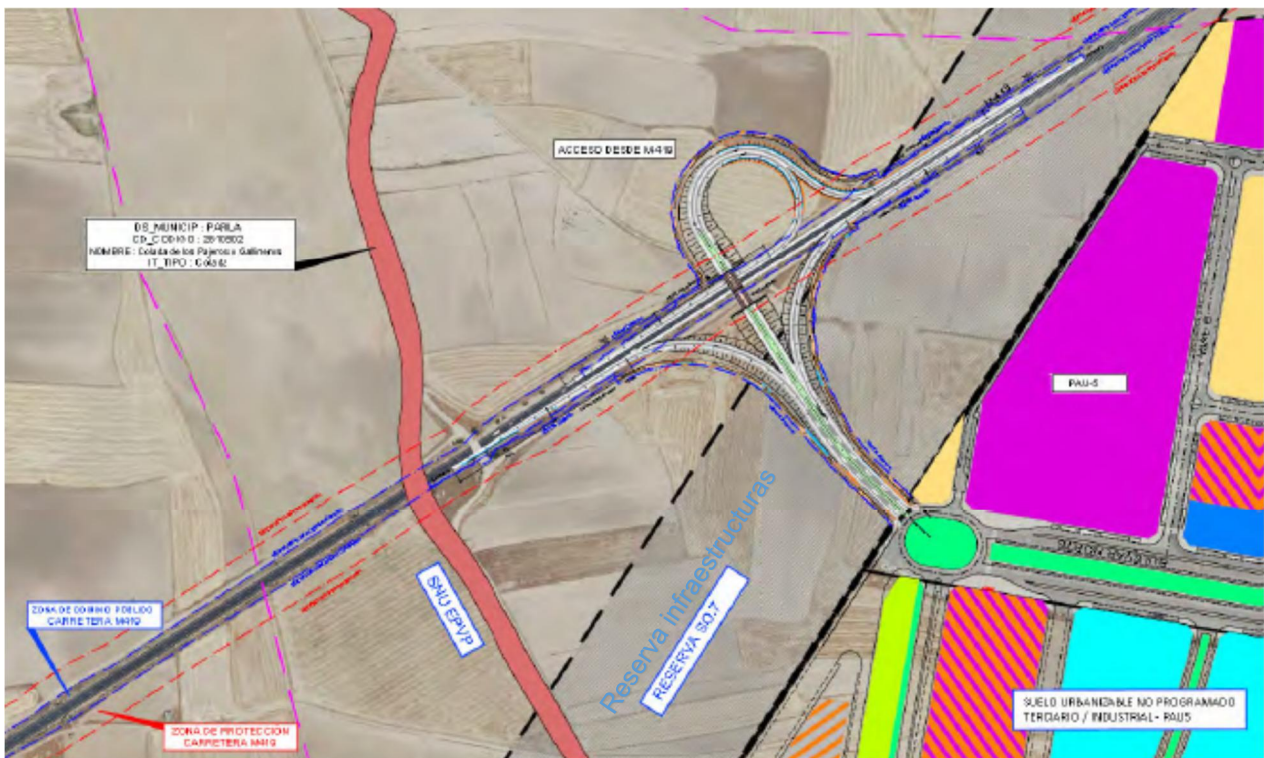
Según la cartografía del paisaje de la comunidad de Madrid, la calidad visual es baja y la fragilidad visual es media.

### Otras afecciones:

El desarrollo del plan especial no afecta a espacios naturales protegidos.

La zona no cuenta con yacimientos arqueológicos conocidos, ni elementos de patrimonio histórico reseñables.

En los terrenos no se encuentra ninguna vía pecuaria, siendo la más próxima la Colada de los Pajeros o Gallineros que discurre al oeste del ámbito de estudio.



### 2.3 Descripción acústica

Caracterización de la situación acústica: El proyecto de desarrollo del plan especial de conexión viaria del PAU 5 de Parla con la carretera M-419, supone en sí mismo una fuente de ruido contra el propio ámbito. Por lo que es necesario establecer los posibles efectos acústicos una vez se encuentre en funcionamiento el nuevo viario de conexión.

En la situación preoperacional se estudia como principal fuente de ruido la carretera M-419. Según estimación realizada por el consultor, en el punto kilométrico 5.5 circulan 480 vehículos en el periodo día, 597 vehículos en el periodo tarde y 151 vehículos en el periodo noche.

En la situación postoperacional se ha estimado además el tráfico de entrada (212 v/h en el periodo día, 264 v/h en el periodo tarde y 67 v/h en el periodo noche) y salida que se prevé genere el PAU-5 en el nuevo acceso (159 v/h en el periodo día, 198 v/h en el periodo tarde y 50 v/h en el periodo noche).



Como resultado se han obtenido unos niveles de ruido en el entorno del PAU-5 que no superan los valores de 65 dB en el periodo día y tarde, y de 55 dB en el periodo noche, cumpliendo los valores límite de inmisión de ruido aplicable a nuevas infraestructuras viarias, en ésta zona de uso terciario industrial. Por lo que se desestima la necesidad de implantar medidas correctoras.

### 3. DETERMINACIÓN DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

De acuerdo con el artículo 30 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, “el órgano ambiental consultará a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas”. Se ha consultado a la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid que, una vez transcurrido el plazo, no ha remitido contestación. No han sido detectadas otras personas interesadas distintas a los propietarios de los terrenos y el Ayuntamiento de Parla que actúa como órgano promotor.

En virtud del artículo 31 de la Ley 21/2013, la Dirección General de Descarbonización y Transición Energética de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura, teniendo en cuenta la documentación presentada y de conformidad con los criterios establecidos en el anexo V, se emite el siguiente informe ambiental estratégico que es preceptivo y determinante y concluye la evaluación ambiental estratégica simplificada.

### 4. INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO

De acuerdo con los criterios del Anexo V de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental:

Debido a que no se observan riesgos para la salud humana y el medio ambiente, ni valores o vulnerabilidad del terreno objeto del planeamiento urbanístico pues no presenta características naturales especiales, ni afecta a ningún espacio natural protegido de la Comunidad de Madrid, ni a ninguno de los espacios propuestos para su inclusión en la Red Ecológica Europea Natura 2000 (ZEPA o LIC), hábitat naturales o Montes de Régimen especial (Utilidad Pública o Preservado), a su reducido ámbito de afección, esta Dirección General no aprecia que el Plan Especial de conexión viaria del PAU-5 del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Parla, pueda suponer efectos significativos sobre el medio ambiente en los términos establecidos en el presente Informe Ambiental Estratégico, sin perjuicio de los informes de los órganos y entidades públicas previstos legalmente como preceptivos o que, por razón de la posible afección de los intereses públicos por ellos gestionados, deban considerarse necesarios conforme al artículo 57 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid.

#### 4.1 Consideraciones a tener en cuenta para el desarrollo del plan especial

Se deberán tener en cuenta para el desarrollo del Plan Especial, los siguientes condicionantes:

##### 4.1.1 Afección a carreteras

El plan especial, así como los instrumentos de planeamiento urbanístico que se tramiten en desarrollo del mismo y que afecten a carreteras de la Red de la Comunidad de Madrid, deberá remitirse a la Dirección General de Carreteras para su oportuno informe favorable y vinculante, antes de su aprobación definitiva, de acuerdo con el artículo 22.1 del Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid, aprobado por Decreto 29/1993, de 11 de marzo.



#### **4.1.2 Cumplimiento de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido y los Reales Decretos que la desarrollan**

En la ejecución del proyecto de conexión entre el PAU-5 y la carretera M-419, se deberá tener en cuenta el cumplimiento de los valores límite de inmisión aplicables a nuevas infraestructuras viarias, de la tabla A1 del anexo III del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

#### **4.1.3 Cambio climático y protección frente a la contaminación atmosférica**

Según el artículo 21 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, 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.

En este sentido, el futuro desarrollo del plan deberá considerar en la fase de proyecto actuaciones de mitigación sobre el cambio climático, en particular, para compensar la emisión de gases de efecto invernadero originada por el desarrollo urbanístico del ámbito.

#### **4.1.4 Medidas de protección ambiental**

En el documento urbanístico se instrumentará un capítulo específico relativo a “Medidas Generales de Protección del Medio Ambiente” donde se asegurará el cumplimiento de las medidas de carácter general y específicas propuestas en el Documento Ambiental Estratégico (DAE) presentado y las consideraciones recogidas en el presente informe, y la necesidad de que el proyecto de desarrollo del plan especial incorpore medidas de protección del medio ambiente, tanto durante la ejecución de las obras como en la fase posterior de funcionamiento del nuevo tramo de acceso al PAU 5.

#### **4.1.5 Vigilancia ambiental**

Según el artículo 51 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el órgano sustantivo deberá realizar un seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación o ejecución del plan.

A estos efectos, el promotor remitirá al órgano sustantivo, en los términos establecidos en el informe ambiental estratégico, un informe de seguimiento sobre el cumplimiento de dicho informe.

#### **4.2 Respeto a las condiciones incluidas en este informe.**

El Informe se redacta sin perjuicio de la viabilidad urbanística de la propuesta de ordenación que se apruebe y únicamente considera aspectos ambientales según la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Los condicionantes impuestos en el presente informe se deberán reflejar con carácter previo, en la formulación del Plan Especial de conexión viaria del PAU-5 donde proceda y en particular, de manera conveniente, en la Normativa Urbanística propia del documento, Planos de Ordenación y Estudio Económico del mismo.

El Excmo. Ayuntamiento de Parla verificará el cumplimiento de las condiciones establecidas en este informe y de aquellas otras que, en su caso, sea necesario adoptar para garantizar el cumplimiento de



la Ley 21/2013. De igual forma deberá velar por que se adopten todas las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, no se supere ningún valor límite aplicable y, en todo caso, se apliquen medidas correctoras específicas dirigidas a que, mejore la calidad acústica y, en particular, a que no se incumplan los objetivos de calidad acústica.

En aplicación del artículo 31.4 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, la presente resolución perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid» no se hubiera procedido a la aprobación del plan en el plazo máximo de cuatro años desde su publicación. En tales casos, se deberá iniciar nuevamente el procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada del plan.

Según lo señalado en el artículo 31.5 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, el informe ambiental estratégico no será objeto de recurso alguno, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía judicial frente a la disposición de carácter general que hubiese aprobado el plan, o bien, sin perjuicio de los que procedan en vía administrativa frente al acto, en su caso, de aprobación del plan.

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

El Director General de Descarbonización y  
Transición Energética

Fdo.: Fernando Arlandis Pérez

