



En la provincia de Madrid

Mitma obtiene Declaración de Impacto Ambiental favorable al anteproyecto de mejora de la A-1 entre Madrid y el Molar

- Este hito permite avanzar hacia la aprobación final del anteproyecto.
- Se aumentará la capacidad del tramo de modo que se consigan reducir los problemas de congestión y pérdida de tiempo en el tránsito por la misma.
- Se han previsto la ejecución de 17 viaductos, 10 pasos superiores, 6 pasos inferiores y 6 pasarelas peatonales.

Madrid, 14 de julio de 2023 (Mitma)

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) ha obtenido la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) favorable al anteproyecto de adecuación, reforma y conservación de la autovía A-1 (Corredor del Norte), entre Madrid (km 12) y El Molar (km 47), en la provincia de Madrid. Este hito permite avanzar hacia la aprobación final del anteproyecto y la redacción de los correspondientes proyectos de desarrollo de las actuaciones estudiadas.

Tal y como se publica hoy en el [Boletín Oficial del Estado](#), el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (Miteco), en calidad de órgano ambiental competente en la tramitación ambiental de dicho proyecto, ha formulado dicha DIA prescribiendo las condiciones ambientales y medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se habrán de cumplir para garantizar la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales.

Anteproyecto de mejora de la A-1

El tramo de autovía A-1 en el que se ubica el anteproyecto afecta a los municipios de Madrid, Alcobendas, San Sebastián de los Reyes, Algete, Colmenar Viejo, San Agustín de Guadalix y El Molar, pertenecientes a la Comunidad Autónoma de Madrid.



Las actuaciones previstas en el anteproyecto buscan aumentar su capacidad, de modo que se consigan reducir los problemas de congestión y pérdida de tiempo en el tránsito por la misma. Para ello se plantea la construcción entre los km 12 y 42, de un tercer carril adicional entre los km 28,9 y 42 y de un cuarto carril en la calzada izquierda entre los km 12 y 20. También se han proyectado vías laterales complementarias de dos carriles por sentido en ambas márgenes donde actualmente no existan. Adicionalmente se han estudiado mejoras de trazado en zonas puntuales para incrementar la seguridad y comodidad de los usuarios.

Se han previsto asimismo 39 nuevas estructuras (17 viaductos, 10 pasos superiores, 6 pasos inferiores y 6 pasarelas peatonales); la ampliación de 37 existentes (23 viaductos, 13 pasos inferiores y 1 pasarela peatonal) y la demolición de 8 pasos superiores.

Alternativas analizadas

En el anteproyecto se han analizado 5 alternativas, siendo la Este 3, la seleccionada y estudiada en el anteproyecto; por ser la más favorable desde el punto de vista técnico, económico, territorial y funcional; obteniendo además la conformidad del Miteco como alternativa más favorable desde el punto de vista medioambiental. Las alternativas analizadas son las siguientes:

- Alternativa Este 1-1: Es una autovía íntegramente de nuevo trazado. Tiene su origen en el Enlace Autopista Eje Aeropuerto (M-12) y Autopista R-2, en prolongación del Eje Norte-Sur del Aeropuerto.
- Alternativa Este 1-2: Es una alternativa mixta, consiste en una autovía de nuevo trazado en sus 9,5 primeros kilómetros (coincidente con Este 1-1), que conecta con la autovía A-1 existente a la altura del p. k. 26.
- Alternativa Este 1-3: Presenta tramos en variante, y tramos de ampliación de la autovía existente, pero en este caso el tramo en variante llegaría hasta el sur de San Agustín de Guadalix, próximo al p. k. 34+000.
- Alternativa Este 2: Se trata de una autovía íntegramente de nuevo trazado. Tiene su origen en el enlace entre la autovía M-12 y la autopista R-2 y es coincidente con las Alternativas Este 1-1 y Este 1-2 hasta el enlace con la autovía M-50.



- Alternativa Este 3: Esta alternativa se limita a aumentar la capacidad de la actual autovía A-1, no incluye ningún tramo en variante, a diferencia de las anteriores, de modo que se consigan reducir los problemas de congestión y pérdida de tiempo en el tránsito por la autovía A-1.

En la evaluación ambiental se han analizado, entre otros aspectos, las afecciones al suelo, hidrología, flora y fauna, patrimonio cultural, calidad del aire y cambio climático y a los espacios naturales protegidos como las cuencas de los ríos Jarama y Henares, Guadalix, y Manzanares.

Algunas de las medidas y prescripciones que han de implementarse son las siguientes:

- Instalación de barreras de retención de sedimentos, para la protección de la calidad de las aguas durante las obras.
- Limitación de velocidad de circulación de vehículos y priorización de maquinaria con silenciadores homologados, para garantizar la calidad acústica.
- Prospección faunística de la zona de obras con el objetivo de detectar la presencia de áreas de nidificación o ejemplares de especies protegidas.
- Plantación de las especies arbóreas y arbustivas autóctonas presentes en la orla vegetal de las riberas del río Guadalix.



Nota de prensa

