



## **INFORME DE SUPERVISIÓN DEL ESTUDIO INFORMATIVO:**

### **“VARIANTE DE LA M-300 EN ARGANDA Y DUPLICACIÓN HASTA LOECHES”**

*Se recibe este Estudio Informativo para su supervisión administrativa por solicitud de la Directora del mismo, Dña. Cristina López-Cano Serrano.*

*La vía objeto de este estudio contempla la variante de Arganda en doble calzada y la duplicación de la M-300 hasta Loeches comenzando la actuación en el actual enlace con la A-3 y la M-506 y finalizando en la intersección con la carretera M-225 en el P.K. 20+500 de la actual M-300, donde comienza la duplicación de las carreteras M-225 y M-300 actualmente en fase de construcción, proyecto o estudio.*

*Para el planteamiento de las distintas Alternativas, se diferencian tres tramos. El tramo 1 de Variante de Arganda con una longitud de casi 5 km, con inicio en la glorieta de enlace con la A-3 y con dos opciones ambas de nuevo trazado con doble calzada. El Tramo 2, con la duplicación de la calzada existente de la carretera M-300 en dirección a Loeches entre los puntos kilométricos 4+300 y 10+215 de la actual M-300 y por último el Tramo 3, a la altura del municipio de Loeches, en el que se plantean tres opciones de un tramo en variante con un trazado nuevo de calzada hasta enlazar con p.k. final indicado anteriormente. Ello conforma seis combinaciones que totalizan las alternativas a evaluar. Se describen a continuación las opciones de cada tramo a partir de lo indicado en la memoria del estudio informativo.*

#### **Tramo 1; variante de Arganda del Rey**

##### **Opción 1**

*En la primera opción del nuevo trazado de la variante se parte de la intersección existente con la A-3 hacia el norte, con una longitud aproximada de 4.910 m. Se separa rápidamente del trazado actual, cruzando la línea de metro de Arganda y salvando el polígono industrial de “La Azucarera”. Continúa en línea recta hasta la intersección con la M-208, donde se proyecta una intersección en glorieta para permitir todos los movimientos existentes en la actual M-300. A continuación se va separando de la línea de metro por el norte hasta la intersección con la actual M-300 en el p.k. 4+300. En esta opción se atraviesan los términos municipales de Arganda del Rey y Rivas-Vaciamadrid, afectándose suelos clasificados como no urbanizables (SNU) y no urbanizables de protección (SNUP-PR), del tipo Parque Regional.*

##### **Opción 2**

*La segunda opción, con una longitud de 5.182 m, se separa igualmente de la calzada actual hacia el norte. Al llegar al polígono industrial de “La Azucarera” lo bordea y permanece paralelo a la línea de metro de Arganda hasta la intersección con la M-208, desde donde se separa de la línea por el norte hasta la intersección con la actual M-300. Esta opción atraviesa los mismos términos municipales, añadiendo a la clasificación de los suelos afectados la de suelos urbanos (SU).*

### **Tramo 2, de duplicación de la actual M-300**

Nace en el punto kilométrico 4+743 de la carretera actual junto a la intersección existente con la M-209 que se resuelve en glorieta, continuando en dirección noreste hacia el municipio de Loeches en el punto kilométrico 10+215, a partir de donde nace el tramo 3. Se mejora el trazado en planta de diversas curvas existentes, con el objetivo de permitir una velocidad de proyecto de 100 km/h. La duplicación de la traza se plantea por la izquierda del trazado actual, siempre que sea posible, aprovechando la plataforma actual como calzada derecha. En el p.k. 5+250 de la actual M-300 se amplía la estructura sobre la autopista R-3 mediante un paso superior. Transcurre por los términos municipales de Arganda del Rey y Loeches, afectando a terrenos clasificados como suelos no urbanizables (SNU), suelos urbanizables (SUR) y suelos no urbanizables protegidos (SNUP-PP), con Protección Paisajística, de acuerdo a los respectivos planeamientos urbanísticos.

### **Tramo 3: Variante de Loeches**

En este tramo se plantean tres opciones de variante, las dos primeras dentro del T.M. de Loeches mientras que la tercera es la que se plantea un mayor aprovechamiento de la actual M-300, finaliza en el T.M. de Torres de la Alameda, en el último km y medio del trazado. Se parte del p.k. 10+215 de la actual M-300 y se finaliza en p.k. 20+500 de ésta.

#### **Opción 1**

En la primera opción, se plantea una variante con una longitud total de 5.226 m. Cuenta con un enlace en el p.k. 11+000 que conecta con la actual M-300 y Loeches. En la intersección con la carretera M-219, se plantea un enlace de la calzada actual, continuando hacia el Polígono Industrial “El Caballo” y “Prado Concejil”, rodeando por el sur los antiguos Baños (Bien Patrimonial). El trazado de esta opción avanza hasta llegar a la actual M-300 en el p.k. 14+000, donde se proyecta un paso inferior para dar continuidad a la actual traza de la carretera, llegando al final a la duplicación de la M-225 y M-300, donde se proyecta un último enlace para dar continuidad a la M-300, a la vez que conecta con el Polígono Industrial “Prado Concejil” mediante un enlace en glorieta elevada sobre la futura duplicación de la M-225. A lo largo del trazado propuesto se atraviesan suelos clasificados como urbanizables (SUR), tanto sectorizados como no sectorizados y suelos no urbanizables protegidos (SNUP) de varios tipos: Protección Paisajística, Vías Pecuarias, Montes Preservados y Cauces y Riberas.

#### **Opción 2**

Se plantea de igual forma una variante de 4.717 m de longitud total. Discurre de un modo similar a la opción 1 pero tras el enlace con la M-219 se aleja más hacia el sur del casco urbano que en la opción 1. Al llegar al p.k. 14+000 de la M-300, se proyecta un último enlace para dar continuidad a la M-300, a la vez que conectar con el Polígono Industrial “Prado Concejil”, mediante un enlace en “Y” de tres niveles de circulación, con un paso superior sobre la duplicación de la M-225 dirección M-206 - Madrid, un paso inferior bajo el mismo trazado dirección A-2 - M-300 Loeches, y dos



## Comunidad de Madrid

*ramales de conexión directos, que permitirán la continuidad de circulación en todas las vías de comunicación. La clasificación de suelos es la misma que en la opción 1.*

### **Opción 3**

*Con una longitud total de 6.594 m aproximadamente, se plantea continuar con la duplicación del trazado actual de la M-300 hasta el p.k. 12+500 con un pequeño tramo de variante de una longitud de 1 km a su paso por la zona en la que coincide el trazado actual de la carretera con la Vía Pecuaria “Carpetana” y la Ermita de la Virgen de las Angustias. La opción continúa con el trazado de la actual M-300 desde el punto kilométrico 13+500, planteando un nuevo enlace que conecta con la M-225 y el Polígono Industrial “Prado Concejil”. Finalmente, se define un último enlace en previsión de conectar con la duplicación de la M-225 y con el municipio de Torres de la Alameda. El trazado inicialmente discurre dentro del término municipal de Loeches, atravesando suelos clasificados como suelos urbanos (SU) cuando coincide con la actual M-300, no urbanizables protegidos (SNUP) de los tipos Protección Paisajística y Vías Pecuarias y por último suelos urbanizables (SUR) hasta el p.k. 14+950 de la actual M-300. Desde ahí se adentra en el término municipal de Torres de la Alameda, atravesando suelos clasificados como no urbanizables (SNU) a ambos lados de la actual calzada de la carretera, y suelo urbano en la zona afectada del Polígono Industrial “Los Palomares”.*

*Las seis alternativas están formadas como se ha dicho por la combinación de las diferentes opciones contempladas para los tres tramos en que se divide el trazado. Son las siguientes:*

*La **Alternativa 1**; formada por Tramo 1, opción 1; Tramo 2 y Tramo 3, opción 1 con una longitud total de 14.824 m.*

*La **Alternativa 2**; formada por: Tramo 1, opción 1; Tramo 2; Tramo 3, opción 2 con una longitud total de 14.315 m.*

*La **Alternativa 3**, formada por Tramo 1, opción 1; Tramo 2; Tramo 3, opción 3 con una longitud total de 16.192 m.*

*La **Alternativa 4**, formada por: Tramo 1, opción 2; Tramo 2; Tramo 3, opción 1 con una longitud total de 15.096 m.*

*La **Alternativa 5**, formada por Tramo 1, opción 2; Tramo 2; Tramo 3, opción 2 con una longitud total de 14.586 m.*

*La **Alternativa 6**, formada por Tramo 1, opción 2; Tramo 2; Tramo 3, opción 3 con una longitud total de 16.464 m.*

*La memoria incluye un análisis multicriterio por objetivos con las alternativas consideradas en el que se ponderan objetivos de valoración ambiental en base al EIA*

(tanto en fase de construcción como de explotación); económicos (presupuesto e indicador de rentabilidad TIR); territorial-funcional (mejoras tiempo recorrido, calidad de trazado, afección al usuario, permeabilidad transversal, conectividad viaria, población atendida) y por último de seguridad viaria. Las ponderaciones empleadas son respectivamente 0,35; 0,10; 0,30 y 0,25.

El estudio de alternativas se completa con un análisis multicriterio por el método Pattern en el que se realiza un procedimiento de análisis de robustez y el de sensibilidad frente a variación de las ponderaciones.

Tanto en el análisis por objetivos como por el método Pattern se escoge como alternativa más favorable la ALTERNATIVA 5, seguida de cerca por la ALTERNATIVA 2. Según este análisis, la alternativa 5 resulta más ventajosa a nivel ambiental y a nivel funcional cara al usuario. La alternativa 2 es un poco más rentable económicamente y ambas presentan iguales parámetros de seguridad vial.

La alternativa seleccionada contempla la ejecución de siete enlaces, 2 viaductos, 12 pasos superiores y 10 pasos inferiores. El eje consta de un total de 20 alineaciones rectas y de 18 curvas circulares a lo largo de los tres tramos que comprenden la alternativa, con radios que varían entre 250 m (el mínimo), y 5000 m (el máximo). La sección proyectada contempla un ancho total de plataforma de 27,5 m, con una doble calzada con dos carriles de circulación por sentido de 3,5 m de ancho, arcenes exteriores de 2,5 m, interiores de 1,5 m, bermas de 0,75 m y mediana de 4,0 m. La velocidad de proyecto es de 100 km/h excepto el tramo que circula en paralelo a la línea de metro entre el Polígono Industrial de "La Azucarera" y la intersección con la M-208 en Arganda, que se proyecta a 80 km/h.

El Presupuesto de Ejecución Material para la alternativa seleccionada a la vista del Análisis Multicriterio es de 64.096.022,26 €.

De acuerdo con la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el presente estudio informativo incluye un estudio de impacto ambiental que servirá de solicitud de inicio de la evaluación de impacto ambiental ordinaria para el Estudio Informativo.

Se hace constar, que el Estudio trata sobre una obra completa, susceptible de ser entregada al uso público, de acuerdo con lo exigido en el Reglamento General de Contratos del Estado.

EL JEFE DEL SERVICIO

Fdo.- Juan Manuel Santos Ampuero