

17754 *RESOLUCIÓN de 31 de julio de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto Autovía A-30 Murcia. Prolongación del tercer carril por calzada entre Murcia y el Puerto de la Cadena (Ronda Norte-Murcia centro, pp,kk 393,7-395,0).*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, establece en su artículo 1.3 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de este Real Decreto Legislativo, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso, de acuerdo con los criterios de su anexo III.

El proyecto Autovía A-30 Murcia. Prolongación del tercer carril por calzada entre Murcia y el Puerto de la Cadena (Ronda Norte-Murcia centro, pp,kk 393,7-395,0) se encuentra en este supuesto por estar comprendido en el apartado k del grupo 9 (otros proyectos) del anexo II, «cualquier cambio o ampliación de los proyectos ejecutados que puedan tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente».

Al objeto de determinar la existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental, esta Dirección General ha realizado un análisis cuyos elementos fundamentales son:

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo.*—El objeto del proyecto es la prolongación del tercer carril por calzada en el tramo: Ronda Norte-Murcia Centro, en la Autovía A-30, en la ciudad de Murcia.

El «Documento de Consulta Ambiental» describe el proyecto, como continuación del ya existente en avanzada fase de tramitación, que tiene por objeto construir un tercer carril en la margen izquierda de la Autovía A-30 en el tramo comprendido entre el Puerto de la Cadena y el acceso a la ciudad de Murcia. Al plantearse una nueva mejora, consistente en proseguir con la ampliación a tercer carril en un tramo de 1,3 km, mejorando la seguridad vial, aumentando la capacidad y, evitando una discontinuidad en la sección transversal, ya que, quedaría este tramo con dos carriles, cuando la autovía entra y sale con tres, posibilitando un diseño más generoso para los movimientos de trenzado entre la incorporación desde el enlace de Murcia-Centro y la salida en el enlace Ronda Norte, el condicionante es lograr un carril directo, sin carril de aceleración, manteniendo la sección transversal de tres carriles en la calzada izquierda.

La solución adoptada consiste en la división del tramo de proyecto en dos partes bien diferenciadas. La primera, desde el origen del proyecto hasta el p.k. 394+650, y la segunda, desde este punto al final del proyecto. En la primera parte, la ampliación respetará el borde exterior de la calzada izquierda y, puesto que la mediana ya es lo más reducida posible, la ampliación se realizará por la margen derecha, ocupando el camino de servicio existente. En la segunda parte, la ampliación se producirá por la mediana, o más propiamente, por la ampliación de la estructura existente, de manera que sus tableros queden unidos.

La localización de las actuaciones proyectadas se localizan en el límite oeste del centro urbano de Murcia, en la autovía A-30 (Ronda Oeste), entre los enlaces Murcia Centro y Ronda Norte, limitando en su parte izquierda con el casco urbano, y derecha con terrenos de huerta.

El Promotor y Órgano Sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

2. *Tramitación y consultas.*—De acuerdo con el artículo. 2.3. del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente el «Documento de Consulta Medioambiental» relativo al proyecto «Autovía A-30 de Murcia. Prolongación del tercer carril por calzada entre Murcia y el Puerto de la Cadena. Tramo: Ronda Norte-Murcia Centro, p.k. 393,7 al 395,0», incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente de acuerdo con el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo estableció el periodo de consultas a los siguientes Organismos: Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente; y a las Direcciones Generales de Calidad Ambiental y del Medio Natural, de la Consejería de Industria y Medio Ambiente de la Región de Murcia; así como a la Secretaría Autonómica de Desarrollo Sostenible y Protección del Medio Ambiente de la misma Consejería; y también se envió al Ayuntamiento de Murcia.

Se ha recibido la contestación, correspondiente a la solicitud de consulta preceptiva realizada a la Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente, que en función de la información disponible ha enviado el informe que en resumen se transcribe:

Refiriéndose a la Red Natura 2000, espacios naturales que cumplen con las Directivas 92/43/CEE (Hábitats) y 79/409/CEE (Aves), referente a los:

Espacios coincidentes con la ubicación del proyecto.

Espacios afectados de forma indirecta.

Tipos de Hábitats de interés comunitario afectados ubicados fuera de la Red Natura 2000.

Especies animales y vegetales de interés comunitario que requieren de una protección estricta (anexo IV) potencialmente afectadas por el proyecto.

La respuesta a los cuatro interrogantes es negativa, no existen ninguno.

En referencia a otros espacios naturales afectados por el proyecto, la respuesta es que no existe ninguno.

En consideración a las especies en «peligro de extinción» incluidas en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, potencialmente afectadas por el proyecto, la respuesta también es negativa.

El informe de la Dirección General realiza una evaluación de la documentación y datos aportado por el Promotor del proyecto, indicando que es una información suficientemente detallada, tanto del Proyecto como de la ejecución, sacando las anteriores consideraciones respecto al impacto sobre la Biodiversidad derivado de la ejecución del proyecto; por otra parte, destaca que:

Se han localizado las canteras, graveras y zonas de préstamo que van a utilizarse. Asimismo se ha incluido un análisis de los elementos del medio que pueden resultar afectados, de la situación preoperacional, proponiendo las medidas de protección que se han considerado adecuadas para cada uno de los factores medioambientales potencialmente afectados.

Después de todas las consideraciones expuestas la Dirección General para la Biodiversidad finaliza concluyendo «que no se considera necesario su sometimiento al procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental».

A su vez, en su contestación, la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Murcia, indica que, toda la zona por donde discurre el trazado de ampliación atraviesa zona urbana, en una banda reservada para el mismo, dentro del Plan General Municipal de Ordenación de Murcia (PGMO). Sin embargo, señala una modificación entre el proyecto enviado y el trazado del Plan General, puntualizando «que la diferencia más considerable del nuevo trazado se sitúa en el acceso al viaducto sobre el Malecón, entre los p.k. 394+60 y 394+850». Según la réplica a esta cuestión y, a instancias de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 10 de octubre de 2006, la Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia informa que, el acceso citado coincide con el ramal de incorporación dirección Cartagena correspondiente al Enlace Murcia Centro (Malecón), cuyo trazado, que está recogido en el PGMO (aprobado definitivamente en el año 2001), fue modificado por las «Obras de Emergencia en Ampliación de Calzadas» en la N-301, Ronda Oeste entre los pp.kk. 389+800 y 394+800, en el año 2003, y el trazado de proyecto se ajusta al ramal actual construido, quedando los nuevos ramales dentro de la plataforma legitimada por las citadas obras.

Por último, el Servicio de Protección Ambiental del Ayuntamiento de Murcia, informa sobre las cuestiones de carácter medioambiental a tener en cuenta tanto a la hora de ejecutar el proyecto como durante el funcionamiento del mismo:

Indicando que en su fase de construcción, los trabajos deberán cumplir en cuanto a protección del ruido, con lo dispuesto en el artículo 32 de la Ordenanza Municipal sobre Protección del Medio Ambiente contra la Emisión de Ruidos y Vibraciones. Una vez en funcionamiento, deberá valorarse la incidencia de la ampliación de la Autovía y, declarar en su caso la correspondiente zona de servidumbre acústica con el fin de cumplir con los niveles de ruido fijados por la normativa mencionada para los diferentes usos afectados, y también con el Decreto 48/1998, de 30 de julio, de protección del Medio Ambiente frente al ruido, en particular, deberá especificar las medidas tendientes a que se alcancen en el interior de las edificaciones preexistentes los niveles de inmisión acústica citados en dichas normativas.

Por otra parte, en el informe se indica, que los residuos de construcción inertes deberán ser entregados a gestor autorizado según lo dispuesto en el artículo 9.13.3 del P.G.O.U. vigente, para su tratamiento. Por otra parte, la Ordenanza de Limpieza Viaria ordena llevar un Registro en el que se hará constar diariamente el origen, cantidad y características de los residuos, así como la forma de eliminación o aprovechamiento.

3. *Análisis según los criterios del anexo III.*—Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el consiguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto a evaluación de impacto ambiental, según los criterios del anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986, en concreto, respecto a:

Características del proyecto:

Se han considerado las siguientes:

El tamaño del proyecto.

La continuación con el anterior proyecto desde el Puerto de la Cadena.

Y la contaminación, en particular: la atmosférica y la acústica.

Ubicación del proyecto:

La sensibilidad medioambiental, de las áreas que son afectadas es considerada teniendo en cuenta:

El uso actual existente del suelo.

Y en la capacidad de carga del Medio, considerando:

La gran densidad demográfica de la zona.

Y la significación histórica y cultural del entorno.

Características del potencial impacto:

En este proyecto, los efectos más significativos de los impactos, además de considerarse respecto a los dos apartados anteriores, se han tenido presente:

La extensión del impacto (área geográfica y tamaño de la población afectada).

Y a la duración y frecuencia del impacto.

Por tanto, con base en estos criterios, analizamos los principales impactos a que estará sometido el Proyecto, que se originan tanto en la fase de construcción como en la de explotación. En la primera, tenemos las emisiones de polvo y partículas en el aire, debido al movimiento de maquinaria y vehículos; además, de los derrames de aceite y combustibles que pueden afectar al suelo y a la calidad de las aguas, ya que en el límite Sur de la actuación se encuentra el río Segura, por lo que se prohibirá el establecimiento de parques de maquinaria en la zona de policía del río. En la segunda fase, en la explotación de la autovía, según el Documento de Consulta Ambiental, no es previsible que se produzca una variación importante con respecto a la situación actual, en general, habrá un incremento del ruido e igualmente de las emisiones contaminantes debido al incremento del tráfico de vehículos.

Se pueden indicar beneficiosas para la protección de la Biodiversidad las medidas de protección propuestas en el proyecto junto con las que se derivan del Plan General de Ordenación Urbana, considerándolas adecuadas para minimizar los impactos identificados, por lo que, analizada toda la información, se deduce que el impacto negativo más importante en la fase de obra, será el ruido, ya que los valores registrados de los niveles de ruido en las calles próximas al tramo de la Autovía A-30 que se pretende ampliar superan los valores límites fijados en las Ordenanzas Municipales de Murcia. Por lo tanto, se controlará el empleo de maquinaria ruidosa

que en todos los casos, dispondrán de atenuadores acústicos que reducirán los volúmenes de ruido dentro de los límites permitidos. Las actividades que impliquen un incremento de los niveles sonoros no se realizarán entre las 22 y las 7 horas, cuando impliquen un incremento sobre el nivel de fondo de los niveles sonoros del interior de propiedades ajenas.

En la fase de explotación, además de reponer todas las pantallas acústicas que se hayan desmantelado en la fase de obra, se instalarán nuevas pantallas acústicas de forma que en todo el recorrido del proyecto no se superen los valores admisibles señalados en la Ordenanza Municipal tendentes a que se alcancen en el interior de las edificaciones preexistentes los niveles de inmisión acústica fijados en la misma, y en las condiciones y distancias establecidas. Además, y como indica el Documento de Consulta Ambiental (DCA), se utilizará una capa de rodadura con características de nivel bajo de ruido originado por la fricción entre el neumático y el pavimento.

Por otro lado, la contaminación del aire en la zona del proyecto esta principalmente originada por las emisiones de los vehículos automóviles en la fase de explotación, pero considerando los niveles de tráfico actuales y en viales cercanos, según el DCA, el incremento de los niveles de emisión de contaminantes resultará, en cualquier caso poco significativo, y considera el impacto como compatible.

Por todo lo expresado, tras el análisis efectuado en base a la información disponible, se estima que siempre y cuando se mantengan las condiciones de ejecución y seguimiento señaladas en la documentación aportada, el proyecto no va a ocasionar efectos significativos sobre el medio ambiente, y si durante el desarrollo del Programa de Vigilancia Ambiental se detectaran desviaciones respecto a lo previsto, se procederá a la adecuación de las medidas propuestas, o bien a la inclusión de medidas adicionales.

Considerando los criterios que se han expuesto respecto del anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986, relativos a las características del proyecto, su ubicación y potenciales impactos, y teniendo en cuenta la documentación aportada por el Promotor, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto «Autovía A-30. Prolongación del tercer carril por calzada entre Murcia y el Puerto de la Cadena. Tramo: Ronda Norte-Murcia Centro, p.k. 393,7 al 395,0 (Murcia)», al Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Teniendo en cuenta todo ello y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 15 de junio de 2007, no se observa que el proyecto, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que resuelvo:

No someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente (www.mma.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Madrid, 31 de julio de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

**AUTOVÍA A-30. ALBACETE – CARTAGENA.
TRAMO RONDA NORTE – MURCIA CENTRO.
PP.KK. 393+700 – 395+000 (MURCIA)**

