

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

11920 *Resolución de 25 de octubre de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Trazado y construcción del tercer carril por calzada en la autovía MU-30, tramo enlace con la A-7 - enlace con la MU-31, puntos kilométricos 0,300 a 5,800 (Murcia).*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), prevé que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Natura 2000, deben ser evaluados por el órgano ambiental a los efectos de determinar con claridad las posibles afecciones y medidas correctoras aplicables al mismo, o, en su caso, el sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

El proyecto Trazado y construcción del tercer carril por calzada en la autovía MU-30, tramo enlace con la A-7 - enlace con la MU-31, puntos kilométricos 0,300 a 5,800, se encuentra encuadrado en el apartado k) del grupo 9 del referido anexo II.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo*

El objetivo de las obras a realizar es la ampliación de las calzadas de la autovía MU-30 de dos a tres carriles entre los puntos kilométricos (pp.kk) 0+300 a 5+800, desde el enlace con la A-7 hasta el enlace con la MU-31, en los términos municipales de Alcantarilla y Murcia, en la Región de Murcia.

Para ello se mantendrá el trazado de la carretera de forma general, salvo alguna modificación puntual debido a que no se pueda aprovechar alguna estructura existente, no exista visibilidad en alguna curva o simplemente no se puedan ampliar las calzadas por la proximidad a las viviendas colindantes.

La ampliación de las calzadas se realizará bien por el exterior, ensanchando los terraplenes, bien por la mediana, sustituyendo una mediana, que por regla general tiene unos 10 m de ancho, por una mediana de apenas 4 m entre líneas blancas con barrera New Jersey intermedia.

Así, las modificaciones principales que se realicen en la carretera se corresponden con la sección transversal de la misma, no con el eje en planta o alzado.

Al ampliar las calzadas será necesario alargar las obras de drenaje transversal situadas bajo ella. Este mismo problema ocurre con los pasos inferiores. Actuaciones en las estructuras a ensanchar Los viaductos de la autovía actual deberán ensancharse al igual que las calzadas, siendo necesaria la sustitución de las pilas, manteniendo los puntos de sustentación del tablero en la misma sección transversal.

En las obras existirán trabajos de afirmado, ya que la ampliación de calzada debe tener el mismo firme que la calzada preexistente. Por facilidades de ejecución, y con el objetivo de que el firme nuevo case de la mejor manera posible con el preexistente, la tipología de firme de la zona ampliada será idéntica al de la autovía actual.

Los proyectos de ampliación a tercer carril, suelen conllevar la extensión de aglomerado a todo el ancho de la nueva calzada. Esto puede provocar que las barreras metálicas de contención situadas en las márgenes de la plataforma queden bajas. En el proyecto se debe prever la necesidad de elevar de la cota de estos sistemas.

El promotor y el órgano sustantivo es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

2. Tramitación y consultas

Con fecha 4 de agosto de 2009 se recibe en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación ambiental del proyecto.

Con fecha 13 de octubre de 2009, la anterior Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consulta a los siguientes organismos y entidades, con objeto de determinar si el proyecto debe o no someterse al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (MARM).	–
Confederación Hidrográfica del Segura.	X
Delegación del Gobierno en Murcia.	X
Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad de la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de Murcia.	X
Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental de la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de Murcia.	X
Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la Región de Murcia.	X
Dirección General de Territorio y Vivienda de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia.	–
Ayuntamiento de Alcantarilla.	X
Ayuntamiento de Murcia.	X
WWF/Adena.	–
SEO/Birdlife.	–
Ecologistas en Acción de Murcia.	–
Asociación de Naturalistas del Sureste (ANSE).	

Asimismo, se recibió, con fecha 4 de noviembre de 2009, informe de la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia.

El contenido ambiental más significativo de las respuestas a las consultas realizadas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Segura destaca que las obras discurren por la zona inundable originada por las avenidas del río Guadalentín y del río Segura, pero no afectan a cauce alguno ni a zona de policía. No obstante, señalan que cuando les llegue el proyecto que defina las obras, se emitirá informe acerca de las posibles afecciones al dominio público hidráulico o a su régimen de corrientes.

La Delegación del Gobierno en Murcia señala que el proyecto no causará impactos ambientales significativos.

Por otro lado, la Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad de la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de Murcia señala que el proyecto no se encuentra en ningún espacio protegido y que no hay constancia de la presencia de montes públicos que puedan verse afectados. Además no se han detectado en la zona de influencia del proyecto hábitats de interés comunitario. Asimismo, informa que el trazado de la autovía atraviesa la vía pecuaria Cordel de los Valencianos.

Por todo ello estima que la actuación no conllevará efectos negativos de relevancia sobre la conservación de los valores naturales existentes, siempre que se lleven a cabo las medidas protectoras y correctoras propuestas en la documentación.

Por su parte, la Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental de la Consejería de Agricultura y Agua de Región de Murcia informa de la legislación aplicable en materia de evaluación de impacto, ordenación del territorio, aguas continentales, residuos y ruido.

La Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la Región de Murcia señala que en el documento ambiental no se contempla la incidencia del proyecto sobre el patrimonio cultural. No obstante, indica que no existen a priori yacimientos paleontológicos catalogados dentro del área de actuación, si bien en la zona no se ha hecho una prospección sistemática.

Esta Dirección General señala que deberá elaborarse un estudio que incorpore los resultados de una prospección superficial previa y exhaustiva del área afectada que permita descartar la presencia de bienes de interés arqueológico, paleontológico, etnográfico o histórico, y que evalúe la compatibilidad de la actuación proyectada con dichos elementos.

La Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia informa que las obras proyectadas no tendrán impacto ambiental significativo.

El Ayuntamiento de Alcantarilla informa que los terrenos en los que se ubica la MU-30, según el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Alcantarilla, son no urbanizables zona 8 protección de cauces y comunicaciones.

Asimismo informa que en la descripción de los bienes declarados de interés cultural, no están relacionados todos los existentes en el término municipal de Alcantarilla, puesto que faltan el Convento de los Mínimos o de San Francisco de Paula y la Ermita de Nuestra Señora de la Paz. Asimismo, indica que se está tramitando la declaración como Bien de Interés Cultural del acueducto de los arcos sobre la Rambla de Las Zorreras en Alcantarilla (Murcia).

En consecuencia este organismo estima que no se prevén impactos ambientales significativos, más que los ya previstos en el documento para consulta ambiental. Sin embargo indica una serie de cuestiones a tener en cuenta en el proyecto en relación con posibles modificaciones/actuaciones en algunos nudos, accesos y enlaces de la MU-30; la posible afección sobre el Cordel de los Valencianos y la necesidad de definir, si procede, la previsión de la extracción de áridos de préstamo y volúmenes, para informe de este Ayuntamiento.

Por último, el Ayuntamiento de Murcia establece una serie de condiciones en relación con la contaminación acústica: valorar la incidencia del proyecto en la fase de ejecución con respecto a la contaminación acústica y cumplir con los límites fijados por la Ordenanza Municipal sobre protección del medio ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones; y valorar la incidencia que el proyecto tendrá durante su funcionamiento y su posible afección a la delimitación de las zonas de servidumbre acústica de las infraestructuras afectadas.

Asimismo, este organismo señala que deberá considerarse si la actuación intercepta algún camino tradicional de uso público del término municipal de Murcia (caminos públicos, vías pecuarias, plataformas de ferrocarril en desuso, etc), debiéndose cumplir lo

señalado en el artículo 9.4.1 y 9.4.2 del PGOU del municipio de Murcia; y para el caso de la rambla, se deberá obtener la correspondiente autorización administrativa por parte del organismo de cuenca.

Por otro lado, informa que queda prohibida la tala o extracción de palmeras *Phoenix canariensis* y *P. dactylifera* para su venta o comercialización. Cuando sea necesaria la extracción de ejemplares de las especies citadas deberán trasplantarse dentro del término municipal de Murcia (artículo 9.3.2.4 del citado PGOU). Asimismo, cualquier obra susceptible de generar daños de especies protegidas por la legislación vigente, deberá justificar por técnico competente la inexistencia de nidos cuando se realicen durante los meses de marzo a agosto, ambos inclusive. En caso afirmativo deberá obtenerse la autorización de la Conserjería de Agricultura y Agua (Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad) para su traslado o destrucción (artículo 9.5.3 del PGOU).

Como consecuencia de las consultas y del análisis realizado, con fecha 12 de febrero del 2010, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó al promotor información complementaria, la cual fue recibida el 2 de julio de 2010.

Tras el análisis de esta información complementaria, se detectó que aún seguían existiendo algunas carencias cuya subsanación se solicitó mediante escrito de 13 de abril de 2011 de la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Con fecha de 26 de diciembre de 2012, se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural respuesta del promotor.

Con fecha de 28 de febrero de 2013, y para conocer el grado de adecuación de las medidas complementarias propuestas por el promotor, se enviaron éstas a los Ayuntamientos de Murcia y de Alcantarilla, y a la Consejería de Cultura y Turismo de la Región de Murcia para que se pronunciasen al respecto. A lo largo de abril y mayo se reciben los escritos de contestación, donde se recoge que:

Con antelación a la ejecución de las obras deberá realizarse un estudio de prospección arqueológica superficial y exhaustiva del área afectada para descartar la presencia de bienes de interés arqueológico, paleontológico, etnográfico e histórico, o en caso contrario adoptar las medidas de protección necesarias. Dicha prospección deberá ser tramitada ante la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Región de Murcia.

El proyecto deberá incorporar las medidas correctoras necesarias que garanticen el futuro cumplimiento de los valores objetivo acústicos para uso residencial previstos por el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre del Ruido, en la pedanía de Sangonera la Seca (Murcia) donde se ubica el Receptor Virtual en Fachada RVF17.

Se deberá incorporar un Plan de Gestión de Residuos según la normativa nacional y regional. Además, según lo dispuesto en el artículo 35 de la Ordenanza de Limpieza Viaria del municipio de Murcia, se llevará un registro de los residuos en el que se haga constar diariamente el origen, cantidad y características, así como el destino, indicando transportista, gestor final y forma de tratamiento, valorización o tipo de eliminación.

En caso de afecciones grave al paisaje, se deberán establecer medidas correctoras garantizando la preservación del paisaje tradicional según lo dispuesto en el artículo 9.1.3 de las Normas Urbanísticas del PGOU del municipio de Murcia.

El Pliego de Prescripciones Técnicas del proyecto incluirá los siguientes condicionantes:

Las obras de construcción no podrán alcanzar durante el período diurno (07,00-22,00 horas), a 5 m de distancia, niveles superiores a 90 dB(A), o bien se adoptarán las medidas correctoras que procedan. En cualquier caso, no se realizarán las obras si suponen un incremento sobre el nivel de fondo de los niveles sonoros del interior de propiedades ajenas.

Cuando sea necesaria la extracción de ejemplares de las especies *Phoenix canariensis* y *P. dactylifera*, deberán trasplantarse dentro del término municipal de Murcia.

Además, se tendrán en consideración las cuestiones planteadas por el Ayuntamiento de Alcantarilla en relación al trazado, enlaces, carriles y sentido de circulación, pasos, flujo de vehículos y acondicionamiento ambiental posterior de la obra.

Como consecuencia de las consultas y del análisis realizado, con fecha 11 de julio de 2013, se ha sugerido al promotor que los posibles impactos pueden ser fácilmente evitados mediante los estudios, modificaciones y medidas anteriores, que el promotor ha aceptado expresa e íntegramente según acredita su documentación de fecha 12 de agosto de 2013, y que pasan a integrar la versión final del proyecto, que es sobre la que versa la decisión de evaluación.

Para el caso concreto de las cuestiones planteadas por el ayuntamiento de Alcantarilla el promotor indica que las de carácter ambiental se incorporarán al proyecto; y respecto a las cuestiones técnicas se recogerán aquellas que cumplan la normativa de trazado del Ministerio de Fomento, la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento y la Orden de Estudio para la redacción del Proyecto. En cualquier caso, el promotor indica que tratará de conseguir la mayor coordinación con el planeamiento municipal.

3. Análisis según los criterios del anexo III

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, la información complementaria y teniendo en cuenta el diseño finalmente adoptado para el proyecto, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios del anexo III.

Características del potencial impacto:

Calidad atmosférica: La mayor parte de los impactos que se producen por las obras sobre la calidad atmosférica durante la fase de ejecución son de carácter temporal y reversible, y fundamentalmente de dos tipos: contaminación por emisión de contaminantes (partículas de polvo y gases), y aumento del nivel sonoro.

La emisión de partículas es debida a los movimientos de tierras (excavaciones, rellenos y nivelaciones), así como las originadas por el tránsito de vehículos y maquinaria para el transporte de materiales. A ello hay que sumar la emisión de partículas por gases de combustión de los motores de la maquinaria pesada, considerándose despreciable frente al tráfico urbano y el de las carreteras cercanas.

No resulta previsible la superación de ninguno de los umbrales establecidos de calidad del aire, dado que los niveles actuales se hayan muy por debajo de los mismos. Con el fin de prevenir y minimizar estos efectos, se va a realizar el riego frecuente de las superficies durante la fase de ejecución de las obras, sobre todo en días secos y de viento, y especialmente en las zonas en las que existan poblaciones cercanas. Dadas las previsiones de desarrollo del tráfico y la consideración del conjunto de la red de transporte existente en el entorno del estudio, el promotor no estima necesaria la introducción de medidas correctoras específicas para la fase de funcionamiento ya que no se prevé la superación de los umbrales de calidad del aire recogidos en la legislación actual.

En cuanto al ruido producido por la maquinaria durante la fase de ejecución, puede afectar al personal involucrado en las obras, y a las edificaciones del núcleo urbano más cercanas así como a las poblaciones faunísticas. Para el control de este impacto se utilizarán silenciadores en los motores de la maquinaria y se regulará el horario de actuación de las actividades que impliquen un considerable incremento de los niveles sonoros evitando la actividad en horas normales de reposo. El promotor asume

expresamente la recomendación de incluir en el pliego de prescripciones técnicas del proyecto como condicionante que las obras en el período de 07,00 a 22,00 horas no superen los 90 dB(A) a 5 m de distancia, y si se supera se adopten medidas correctoras.

Durante la fase de funcionamiento del proyecto, la ampliación de los viales, traerá consigo un aumento del tráfico existente y por tanto de los niveles de ruido. El promotor ha realizado un estudio de ruido del proyecto en la fase de funcionamiento detectándose algunos puntos que superan los límites establecidos por la ley. Para corregir este impacto, se ha propuesto el establecimiento de pantallas sonoras que amortigüen el efecto. El promotor se compromete a incorporar las medidas correctoras necesarias que garanticen el cumplimiento de los valores objetivo acústicos para uso residencial en la pedanía de Sangonera la Seca (Murcia) donde se ha situado el Receptor Virtual de Fachada RVF17. Se colocarán a ese fin pantallas de protección acústica y se incluirá una partida en el presupuesto para acondicionar las fachadas afectadas.

Los datos teóricos y características estándares quedarán condicionadas al resultado de la posterior certificación acústica una vez implantada la actuación. Ésta debe pasar por la comprobación de que los niveles sonoros en el interior de las viviendas más expuestas no sobrepasan los límites establecidos para el Nivel de Inmisión en el Interior y que los niveles sonoros en fachada no sean superiores a los límites establecidos para las correspondientes áreas acústicas, dando cumplimiento a lo establecido.

En el caso de que algún receptor pudiera superar los límites normativos en la situación postoperacional, debido al incremento de las fuentes sonoras, se recomienda un estudio más exhaustivo de la zona en cuestión en el propio proyecto constructivo de protecciones Acústicas. Con respecto al programa de control y seguimiento de los niveles de ruidos en las fases de ejecución y funcionamiento de la infraestructura, se realizarán mediciones acústicas en las distintas fases de obras o de forma trimestral, como mínimo en los mismos puntos de medición del estudio acústico presentado.

En cualquier caso, y durante las fases de ejecución y funcionamiento del proyecto, éste deberá cumplir con la normativa vigente: Decreto 48/1998, de 30 de Julio, sobre Protección del Medio Ambiente frente al Ruido de la Región de Murcia; 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; y Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio, por el que se modifica el 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.

Suelo: Respecto al impacto provocado por el movimiento de tierras, dada la topografía suave inicial y final, es muy reducido. Los terraplenes presentan muy baja magnitud respecto a la situación actual, con alguna excepción como el acuerdo de la glorieta de acceso al Polígono Industrial Oeste en el PK. 4+100, que exige terraplenes mayores o en los emboquilles del túnel. En el caso de los préstamos serán obtenidos de canteras actualmente en explotación, no habilitándose zonas nuevas.

Las afecciones sobre los suelos del entorno se concretan, por un lado, en relación a la destrucción directa, compactación y/o pérdida de productividad por el ensanchamiento de la vía y, por el otro, respecto a la acumulación de una serie de contaminantes transmitidos por vía atmosférica, hidrológica o bien directamente por vertidos accidentales.

El primer tipo de afección es la más importante debido a la cantidad de acciones del proyecto implicadas (movimiento de tierras, tráfico de maquinaria pesada, ocupación de suelos por las obras, asfaltado de la vía, vertederos, etc.); sin embargo, la proporción de superficie alterada es baja al tratarse de un ensanchamiento de una autovía ya existente. Por tanto, se puede predecir un impacto poco relevante sobre este factor, y, además, corregible con la puesta en marcha de las oportunas medidas. Con respecto a la contaminación de los suelos, los principales agentes son los vertidos incontrolados y accidentales, tanto en la fase de construcción como en la de explotación, entre los que se incluyen los aceites y las grasas del mantenimiento de la maquinaria, restos de combustible, herbicidas usados en conservación, restos de hormigón y lavado de las

hormigoneras, etc. Su importancia tampoco es elevada debido al carácter puntual de los accidentes y a su posible prevención-mitigación con el establecimiento de medidas de buenas prácticas en las operaciones.

Dado el uso urbano predominante en el trazado no está previsto afectar a zonas de alto valor agrícola, ni se produce pérdida de suelo fértil.

La superficie desbrozada tampoco es muy elevada debido a que la mayoría del uso del suelo del área de actuación es de aprovechamiento urbano. En cuanto a la pérdida de tierra vegetal por ocupación o destrucción originada durante la fase de construcción de las obras, y la pérdida de suelo definitiva durante la fase de explotación se realizará un completo proyecto de retirada, almacenamiento y posterior extensión de la tierra vegetal de estos suelos.

Antes del inicio de las obras, se reflejarán claramente las zonas de ocupación temporal derivadas de acopios de tierras, instalaciones auxiliares y reposición de servicios fuera de las zonas de capacidad de acogida baja, que deberán presentarse ante los ayuntamientos afectados con el objeto de que den su aprobación.

Hidrología: Las acciones del proyecto podrían producir alteraciones en el flujo hídrico superficial y subterráneo por construcción de la vía, impermeabilización de superficies, erosión hídrica debido al movimiento de tierras, arrastre de partículas y contaminantes provenientes de las emisiones atmosféricas, o vertidos accidentales de grasas e hidrocarburos o mezclas bituminosas, etc.

Las aguas de drenaje se desviarán por las obras de drenaje ya existentes, con pequeñas modificaciones puntuales en éstas. Al no realizarse obras de drenaje nuevas, el caudal de agua que recojan los colectores no será mucho mayor que el que se recoge en la actualidad.

No son de esperar procesos significativamente perjudiciales para las ramblas interceptadas por la traza, si bien se han considerado medidas preventivas y correctoras suficientes a este respecto como para considerar que la afección sobre ellas será mínima.

Respecto a la fase de explotación, los principales contaminantes serán los derivados de la deposición atmosférica, principalmente partículas y plomo, y los de conservación de la vía (herbicidas...), los derivados de vertidos ocasionales que suceden en los accidentes, etc.

Está previsto recoger el agua de escorrentía y conducirlo a unas balsas de tratamiento, y así evitar que viertan a acequias, ya que esta agua cuenta con una gran cantidad de sedimentos y otros componentes arrastrados no aptos para riego.

En líneas generales el impacto que pueda producirse sobre la calidad de las aguas superficiales y subterráneas será compatible.

Espacios protegidos, vegetación y fauna: No se afectará a ninguno de los espacios protegidos presentes en las inmediaciones.

Los impactos sobre la vegetación pueden ser directos, o indirectos a través de otros componentes del ecosistema, como atmósfera, aguas y suelos. La afección sobre la vegetación será fundamentalmente durante la fase de construcción.

El promotor indica que las formaciones vegetales serán respetadas al máximo, mediante la utilización de caminos preexistentes y el jalonamiento de protección. No obstante, en el caso de la ampliación de la Autovía MU-30, ésta no atraviesa zonas con especies de un alto valor ecológico, sino que afectará prácticamente en todo su recorrido a espacios fuertemente antropizados y con escaso valor natural.

En el caso de que sea necesaria la extracción de ejemplares de las especies *Phoenix canariensis* y *P. dactylifera*, se procederá a su trasplante dentro del término municipal de Murcia, a zona próxima, y teniendo en cuenta las indicaciones del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Murcia.

Cualquier obra susceptible de generar daños de especies protegidas por la legislación vigente, deberá justificar por técnico competente la inexistencia de nidos cuando se realicen durante los meses de marzo a agosto, ambos inclusive. En caso afirmativo deberá obtenerse la autorización de la Conserjería de Agricultura y Agua (Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad) para su traslado o destrucción.

La presencia de dicha infraestructura originará un efecto barrera sobre las poblaciones presentes en la zona de estudio, aunque no será muy importante debido a que la infraestructura ya existe.

Paisaje: Con respecto al paisaje el mayor impacto, aunque temporal, se producirá en el momento de las etapas de desbroce de la vegetación, movimientos de tierra, demoliciones, vertidos de escombros y tierras sobrantes, áreas de extracción de préstamos, construcción de elementos de hormigón, todas ellas pertenecientes a la fase de construcción de la autovía. Durante la fase de funcionamiento el paisaje apenas cambiará con respecto al actual.

Socioeconomía: La mayoría de las acciones llevadas a cabo durante la fase de construcción y sobre todo de explotación de la vía, repercuten en un aumento de la demanda de servicios y mejora del tráfico; Otros aspectos positivos posibles son un aumento en el empleo de la zona, tanto por contratación temporal en la fase obras como por la potenciación económica que pueden sufrir los municipios debido a la mejora de las infraestructuras de transporte, incremento de las inversiones, etc.

Patrimonio cultural: Aunque el promotor indica que ninguna de las actuaciones provoca afección sobre el patrimonio histórico, ya que los yacimientos existentes se encuentran a una distancia considerable, según la Dirección General de Bienes Culturales será necesario realizar una prospección previa a las obras, debiéndose adoptar en la fase de construcción las medidas oportunas para proteger cualquier recurso cultural no catalogado. Por lo que el promotor asume que con antelación a la ejecución de las obras se realizará un estudio de prospección arqueológica superficial y exhaustiva del área afectada para descartar la presencia de bienes de interés arqueológico, paleontológico, etnográfico e histórico, o en caso contrario adoptar las medidas de protección necesarias. El promotor se compromete a que dicha prospección sea tramitada ante la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Región de Murcia y para tal fin incluirá en el proyecto una partida alzada para la prospección arqueológica previa al inicio de las obras.

Gestión de residuos: Finalmente, el promotor indica que el proyecto constructivo incorporará un Plan de Gestión de Residuos según la normativa nacional y regional y se incluya en el presupuesto del proyecto. Asimismo, se llevará un registro de los residuos en el que se haga constar diariamente el origen, cantidad y características, así como el destino, indicando transportista, gestor final y forma de tratamiento, valorización o tipo de eliminación.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2ª del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, no es previsible que el proyecto Trazado y construcción del tercer carril por calzada en la autovía MU-30, tramo enlace con la A-7 - enlace con la MU-31, puntos kilométricos 0,300 a 5,800 (Murcia), cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

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

La presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se notifica al promotor y al órgano sustantivo, haciendo constar que se podrá formular, potestativamente y con carácter previo a la interposición de recurso contencioso-administrativo, requerimiento para la anulación o revocación de la misma, conforme a lo dispuesto en el artículo 44, en relación con el 46.6, ambos de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, en el plazo de dos meses contados desde la fecha en que se

notifique la presente Resolución. Dicho requerimiento previo se entenderá rechazado si, dentro del mes siguiente a su recepción, esta Dirección General no se pronunciase expresamente.

Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo anterior, se podrá interponer recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente al de la notificación de la presente Resolución, o a aquel en que se notifique el acuerdo sobre el requerimiento previo o el mismo deba entenderse rechazado por ausencia de resolución expresa, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, conforme a lo dispuesto en el artículo 10.1.m) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Madrid, 25 de octubre de 2013.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

TRAZADO Y CONSTRUCCIÓN DEL TERCER CARRIL POR CALZADA EN LA AUTOVÍA MU-30 TRAMO ENLACE CON LA A-7 - ENLACE CON LA MU-31. PP.KK. 0,300 A 5,800

