

# MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

**20682** RESOLUCION de 23 de julio de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el Proyecto Ronda Sur de Murcia (Murcia), de la Dirección General de Carreteras.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental sobre el Proyecto Ronda Sur de Murcia (Murcia), de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 23 de julio de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

## DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO RONDA SUR DE MURCIA (MURCIA), DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y su reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos de las citadas disposiciones.

Conforme al artículo 13 del Reglamento citado, la Dirección General de Carreteras, remitió con fecha 18 de julio de 1989, a la Dirección General de Política Ambiental, la memoria-resumen del proyecto al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El objeto del presente proyecto es la construcción de una circunvalación a la ciudad de Murcia por su parte sur, uniendo la autovía de Murcia-Cartagena con el puente de la Conserva. Esta vía se considera necesaria para descongestionar el tráfico en el sur de la ciudad y mejorar la circulación a la carretera costera y en la ronda oeste y centro de la ciudad.

El anexo I contiene los datos esenciales del proyecto.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental realizó la preceptiva consulta al ICONA, que en su respuesta indica lo siguiente: «No cabe formular, en principio e independientemente de los resultados que se deriven del oportuno estudio de impacto ambiental, observaciones relevantes respecto al actual planteamiento del proyecto».

Elaborado por el excelentísimo Ayuntamiento de Murcia el estudio de Impacto Ambiental, en base al acuerdo existente entre esta Institución y la Dirección General de Carreteras, al discurrir la vía proyectada por terrenos contenidos en el Plan General de Ordenación Urbana, fue sometida a información pública por la Dirección General de Política Ambiental, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 10 de mayo de 1991, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento.

Los aspectos más destacados del referido estudio, así como, las consideraciones que sobre el mismo, realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo II.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 17 de julio de 1991, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo, consistente en el proyecto, el estudio de impacto ambiental y el expediente de información pública.

Durante el periodo de información pública no se presentaron alegaciones.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el Proyecto Ronda Sur de Murcia (Murcia).

## Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación presentada y tomados en cuenta los aspectos destacados en el estudio de impacto ambiental, se establecen por la presente declaración, para que el proyecto sea considerado ambientalmente viable, las siguientes condiciones:

1. *Permeabilidad territorial.*—Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará el acceso, al nivel actual como mínimo, a la CN-301 Murcia-Cartagena, carretera de Algezares, y a los caminos de Santa Catalina, de la Fuensanta de la Condesa, de Patiño, carril de Saez y senda de los Garves.

2. *Prevención del ruido.*—En los tramos de la vía proyectada que discurren próximos a zonas donde se radican centros docentes (puntos kilométricos 2.125 a 2.275), áreas de parque público (puntos kilométricos 2.850 a 3.125), así como en los puntos de unión de la nueva vía con la CN-301, la ronda de Levante y la carretera de Algezares y, en los tramos de esta que se aproximan al límite este del polígono Infante don Juan Manuel y a las viviendas del barrio de «Santiago el Mayor», deberán diseñarse y realizarse las medidas adecuadas para que los niveles de inmisión sonora en los referidos lugares no sobrepasen los 55 dB (A) Leq ni los 65 dB (A) Leq, medidos en los periodos de máxima circulación durante la noche y el día respectivamente, o no sobrepasen los valores actuales, si éstos son superiores a los señalados.

3. *Protección del sistema hidrológico.*—La hidrología de la zona está condicionada en su totalidad por las obras superficiales de irrigación, en ella contenidas. Ello da lugar a una red de drenaje formada por la acequia del Junco, acequia Runisa, brazal del Roncador y las de Alfande y la Condomina.

Con objeto de mantener inalteradas las características de los referidos cauces, no se acumularán en la zona, materiales derivados del movimiento de tierras, ni se localizarán en ella instalaciones auxiliares de obra.

4. *Prevención de inundaciones.*—Además de la restitución de azarbes y acequias contempladas en el proyecto, se diseñarán las adecuadas medidas de evacuación de aguas que garanticen que la nueva infraestructura en ningún caso pueda actuar a modo de presa.

Las aguas pluviales recogidas en las cunetas de la ronda no se conectarán con la red de acequias citadas.

5. *Recuperación, restauración e integración paisajística de la obra.*—Con objeto de disminuir los efectos negativos de los impactos más significativos y de lograr la integración paisajística de la obra en su entorno, se cumplirá lo siguiente:

a) Se aplicarán las medidas correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental, en tanto no entren en contradicción con lo dispuesto en la presente Declaración.

Aquellas medidas propuestas en el mismo que no sean directamente aplicables y exijan un diseño concreto se definirán al nivel del detalle necesario para su ejecución.

b) La circulación de maquinaria de obra, se restringirá a la franja de ocupación de terreno que se delimitará para tal efecto.

Los 36.750 metros cúbicos de tierra vegetal que es necesario remover por necesidades de la obra, se retirarán y conservarán adecuadamente para su posterior utilización en las labores de restauración.

c) Se realizará la recuperación, restauración e integración paisajística de todas las áreas afectadas por la obra, entre las que deberá atenderse específicamente: Taludes, zonas afectadas por los préstamos de tierras (que se estiman en el estudio de impacto en 2.677.196 metros cúbicos para terraplén), viales utilizados para el movimiento de maquinaria e instalaciones auxiliares, estribos del puente sobre el ferrocarril, vertederos y escombreras.

A este fin se redactará un proyecto de recuperación ambiental, que tenga en consideración los criterios generales que se indican en el apartado 7.3 «Medidas para la prevención y corrección de impactos ecológicos», del estudio de impacto ambiental. El proyecto además, recogerá el trasplante de los ejemplares de *Phoenix dactylifera* (palmera) afectados por la realización de las obras y que se sitúan en los puntos kilométricos siguientes: 1.020, 1.340, 1.950, 2.160, 2.200, 2.450, 2.500, 2.550, 2.620, 2.790, 2.980 y 3.150.

d) Las acciones de restauración y recuperación ambiental de áreas afectadas por la obra se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción de la vía. A este fin se redactará un plan de obra en el que se establezcan la coordinación espacial y temporal de ambas

actuaciones, con el fin de asegurar la eficacia de las medidas de restauración.

e) Las actuaciones de recuperación ambiental y restauración de las zonas afectadas por la obra deberán estar ejecutadas en su totalidad con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de ésta.

6. *Programa de vigilancia.*—Con carácter semestral, emitiendo el primer informe dentro de los tres meses siguientes a la emisión del acta de recepción provisional de la obra, y durante un plazo de dos años:

Estado y progreso de la vegetación utilizada en las acciones de restauración y recuperación ambiental a la que se refiere la condición 5.

Con carácter semestral, emitiendo el primer informe antes de la emisión del acta de recepción provisional de la obra, y durante un plazo de dos años:

Resultado de las mediciones de inmisión sonora en las zonas a proteger. Durante la fase de funcionamiento de la vía, las mediciones se realizarán, en los momentos y periodos estacionales de máxima intensidad de circulación, tanto diurna como nocturna.

Se emitirá un informe especial, cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioro ambientales o situaciones de riesgo tanto durante la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Del examen de estos informes por parte de la Dirección General de Política Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto.

7. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental un escrito en el que se certifique que, en el proyecto de construcción a adjudicar definitivamente, se han incorporado la documentación adicional y prescripciones que esta Declaración de Impacto Ambiental establece como necesarias antes de la aprobación del mismo, y que es la siguiente:

Informe sobre los niveles de inmisión sonora preoperacional en las zonas a proteger, en relación con la condición 2.

Diseño de las medidas correctoras a que se refiere la condición 2.

Diseño de las medidas de evacuación de aguas a las que se refiere la condición 4.

Localización de las instalaciones auxiliares de obra a que se refiere la condición 5, b.

Proyecto de recuperación ambiental al que hace mención la condición 5, c.

Plan de obra al que se refiere la condición 5, d.

Madrid, 23 de julio de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

## ANEXO I

### Descripción del proyecto y sus alternativas

El proyecto consiste en la definición de un tramo de autovía en la zona urbana de Murcia, que une la autovía Murcia-Cartagena con el puente de la Conserva, para circunvalar la ciudad por esta zona y descongestionar el movimiento este-oeste en este área sur.

Desde su origen en la autovía Cartagena-Murcia hasta su conexión con la actual red viaria sobre el río Segura tiene 5 enlaces con dicha red, todos ellos a nivel, y un paso elevado sobre la línea del ferrocarril Chinchilla-Cartagena, así como 38 cruces de acequias y canales.

A lo largo del trazado se conectan las siguientes vías:

- Conexión con carretera Cartagena-Murcia (origen de la ronda sur).
- Conexión con autovía Murcia-Cartagena.
- Cruce de camino de Santa Catalina.
- Desvío y cruce del camino de la Fuensanta.
- Intersección con la carretera de Algezares.
- Conexión de la ronda con el viario del Infante don Juan Manuel.

Intersección con la marginal derecha del río Segura y conexión con el puente de la FICA.

Toda la traza del proyecto va elevada un metro como media sobre el nivel del suelo, por lo que únicamente precisa terraplenes, no contemplándose desmontes en el proyecto. La longitud del trazado es de 3.563 metros y el total de ocupación prevista es de 203.579 metros cuadrados.

Al tratarse de una vía básicamente urbana, no se contemplan alternativas de trazado, ya que éste debe limitarse al pasillo creado a tal efecto por la Ordenación Urbana de la ciudad de Murcia.

## ANEXO II

### Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

#### Contenido

Se considera completo y correcto el Estudio de Impacto Ambiental en los apartados referentes a la localización del proyecto y descripción de los tipos, cantidades y composición de las emisiones, ruidos y vibraciones, geología, geomorfología y procesos, suelo, paisaje, fauna y medio socioeconómico.

Se ofrecen todos los datos referentes a estructura y función de los ecosistemas, si bien éstos aparecen dispersos en diferentes apartados.

La valoración de impactos sigue denominaciones distintas a las establecidas en el Reglamento, aunque se basa en los mismos criterios.

Se menciona la magnitud de los impactos, aunque no se jerarquizan. Se mencionan, además de la legislación básica, otras legislaciones sectoriales aplicables en materia de calidad del aire, calidad de aguas, etcétera.

En cuanto al Documento de Síntesis, su contenido se considera, en general, correcto aunque falta una valoración global del proyecto y conclusiones concretas sobre la viabilidad del mismo.

#### Análisis del contenido

No se mencionan los impactos residuales que quedarían tras la aplicación de las medidas correctoras propuestas, aunque en el caso del ruido (que es el más importante) se hacen determinados cálculos.

No se trata al nivel necesario el valor agrícola de las áreas de regadío existentes en el medio afectado.

No se adjuntan los proyectos de medidas antiruido, aunque en la información aportada sobre la materia es amplia.

Falta la descripción del clima de la zona en relación con el riesgo de inundaciones y el eventual efecto presa de la carretera.

Asimismo, el estudio no aporta cartografía detallada de la vegetación existente, ni describe con el suficiente detalle la red de drenaje ni de acequias existentes, con sus correspondientes datos cuantitativos y aforos.

Las deficiencias observadas son objeto de tratamiento en el condicionado de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

**20683** RESOLUCIÓN de 24 de julio de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la autovía Francia-Levante por Aragón, CN-330, tramo: Villanueva de Gállego-Nuevo, de la Dirección General de Carreteras.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, se hace pública, para general conocimiento, la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la autovía Francia-Levante por Aragón, CN-330, tramo Villanueva de Gállego-Nuevo, de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 24 de julio de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

**Declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la autovía Francia-Levante por Aragón, CN-330, tramo Villanueva de Gállego-Nuevo, de la Dirección General de Carreteras**

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte, para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad, de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.