

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

2805

RESOLUCIÓN de 23 de diciembre de 2004, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto constructivo «Área de servicio de Ponferrada en la autovía A-6, p.k. 390,37», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, establece en el artículo 1.2 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad de las comprendidas en el Anexo II de este Real Decreto Legislativo, sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales y en el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático la formulación de las resoluciones sobre la evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto «Área de servicio de Ponferrada en la autovía A-6, p.k. 390,37» se encuentra comprendido en el apartado k del grupo 9 del anexo II del Real Decreto Legislativo.

De acuerdo con el artículo 2.3 del Real Decreto Legislativo, con fecha 4 de junio de 2004, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación relativa al proyecto, 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 estableció un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre la problemática ambiental del proyecto.

Como resultado de las respuestas recibidas a estas consultas realizadas, con fecha 18 de octubre de 2004, se solicita a la Dirección General de Carreteras completar la documentación presentada con un estudio más profundo sobre la fauna y la vegetación presente en la zona, contaminación atmosférica, contaminación acústica, vibraciones y balance de movimiento de tierras, así como las medidas preventivas y correctoras, si fueran necesarias, para eliminar o minorar los posibles impactos que se producirían durante la fase de construcción y/o de explotación de área de servicio que se pretende ejecutar.

Con fecha 14 de diciembre de 2004, se recibe la documentación solicitada, remitida por la Dirección General de Carreteras.

Las áreas de servicio que se pretenden construir surgen como necesidad a raíz de la puesta en servicio de la Autovía del Noroeste.

El terreno sobre el que se construirán está situado en el término municipal de Ponferrada (León), a ambas márgenes de la Autovía del Noroeste, a la altura del p.k. 390,37 de dicha autovía.

Se encuentran situadas en la depresión de la comarca del Bierzo, constituida por una cubeta intramontañosa rellena de materiales terciarios y cuaternarios.

La vegetación potencial de la zona de Ponferrada se corresponde con melojares y encinares, aunque en la zona concreta donde se ubican las áreas de servicio la vegetación existente está formada, mayoritariamente, por cultivos de secano y viñas, con intercalación de algún prado ocasionalmente rotos por los cursos de agua que discurren por la zona, que llevan asociados vegetación de ribera y manchas dispersas de matorral mediterráneo, concretamente en el entorno del área de servicio se encuentran abundantes chopos, aunque la afección directa es escasa, por lo que el impacto sobre la vegetación, según el análisis ambiental, es considerado como compatible, ya que la afección será sobre cultivos de secano y alguna formación de pastizal-matorral.

La afección sobre la fauna es considerada como compatible, puesto que las afecciones se realizarán sobre especies sin interés y no sensibles, ya que los cultivos tienen un interés faunístico bajo y las formaciones de prado-matorral presentan un interés faunístico medio. Como especie de interés, que podría ser potencialmente afectada, el análisis ambiental cita al aguilucho cenizo, aunque considera la afección de poca importancia, ya que éste sólo utiliza estos biotopos como zona de paso y campeo, siendo la superficie afectada reducida.

En cuanto a la contaminación acústica, el análisis ambiental considera que ya existe una fuente de ruidos que es la autovía A-6, por lo que las comunidades faunísticas ya están acostumbradas a la presencia humana.

El impacto sobre los sistemas hidrológicos, tanto en la fase de construcción como durante la explotación de las áreas de servicio, será de bajo valor, debido a las medidas preventivas y correctoras que recogerán todas las aguas procedentes de las zonas de riesgos de contaminación por vertidos o derrames de hidrocarburos, tratándolos antes de su vertido a los cauces naturales.

El impacto sobre el paisaje es considerado como moderado, debido a la revegetación de las zonas previstas en las dos áreas de servicio.

Se contemplan las medidas protectoras y correctoras que minimicen las posibles afecciones indicadas anteriormente, así como un plan de seguimiento y control con el fin de comprobar la eficacia de dichas medidas.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó informe a los siguientes organismos e instituciones:

Dirección General para la Biodiversidad.

Confederación Hidrográfica del Norte.

Dirección General de Patrimonio y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.

Dirección General de la Vivienda, Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León.

Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental de la Secretaría General de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

Ayuntamiento de Ponferrada.

A estas consultas han contestado los siguientes:

La Dirección General de Patrimonio y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León informa que las áreas de servicio están situadas en un corredor que fue objeto de una prospección arqueológica intensiva, dentro del proyecto de la Autovía del Noroeste, en el tramo San Román de Bembibre-Villafranca, no detectándose ninguna evidencia arqueológica en ese sector, por lo cual informa favorablemente.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León envía un escrito con una serie de consideraciones a tener en cuenta para la tramitación de la Licencia Ambiental.

La Dirección General del Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León manifiesta que la documentación contenida en el Análisis Ambiental es incompleta, ya que en el inventario sobre el medio biológico no se ha tenido en consideración la fauna presente en el área de acogida, si bien indica que el proyecto no se encuentra en terrenos de la Red de Espacios Naturales de Castilla y León ni de la Red Natura 2000, ni se aprecia afección a ningún tipo de hábitat natural contemplados en el anejo I del Real Decreto 1997/1995.

La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León informa que no se afecta a ninguna carretera de titularidad autonómica.

El Ayuntamiento de Ponferrada envía un escrito en el que dice que ha de tenerse en cuenta todo lo especificado en la Instrucción Técnica Complementaria MIE-APQ1 «Almacenamiento de líquidos inflamables y combustibles», en todo su ámbito, ya que la instalación supone riesgos de incendio, vertido de efluentes y almacenamiento de productos clase A, B, C y D.

También considera que puede ser importante la generación de residuos urbanos y de residuos peligrosos debido al tipo de actividad que se generará durante la construcción y explotación de las áreas de servicio.

Considerando las respuestas recibidas y los criterios del Anexo III del Real Decreto Legislativo y analizada la documentación que obra en el expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

En consecuencia, en virtud del citado artículo 1.2, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 22 de diciembre de 2004, considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto «Área de servicio de Ponferrada en la autovía A-6, p.k. 390,37».

No obstante, durante la construcción y explotación del área de servicio objeto de esta Resolución habrán de cumplirse todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el «Análisis ambiental» y en la documentación complementaria presentada.

Al mismo tiempo habrán de cumplirse las siguientes condiciones:

1. Si es técnicamente posible se bajara ligeramente la cota de la rasante de las áreas de servicio con el fin de compensar las tierras en cada

una de ellas para no tener que acudir a préstamos externos evitando la descompensación de tierras que presenta el proyecto.

2. Se emplearán únicamente materiales de aquellas canteras que dispongan de la preceptiva autorización y posean el consiguiente proyecto de restauración. En el caso de ser imprescindible la apertura de nuevas zonas de préstamos o canteras será necesario contar con la preceptiva autorización.

La tierra vegetal sobrante de los desbroces de las zonas que serán pavimentadas o edificadas serán depositadas y revegetadas en las áreas verdes de cada una de las áreas de servicio, evitando así la formación de vertederos externos.

3. Todas las instalaciones auxiliares de obras se dispondrán dentro del recinto expropiado, las cuales, una vez terminada la obra, serán desmanteladas, escarificando el terreno donde hayan estado ubicadas y restaurándose junto con el resto de las instalaciones.

4. Todos los permisos para las instalaciones previstas (surtidores, talleres, hoteles, cafeterías, etc.) deberán obtener la correspondiente autorización de la administración autonómica o municipal competente en la materia.

5. Aunque no es previsible que aparezca ningún yacimiento arqueológico, en el caso de aparición de algún resto arqueológico, etnológico o paleontológico se comunicará su hallazgo a la Dirección General de Patrimonio y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo, paralizando provisionalmente las obras hasta que se resuelva por este organismo las medidas oportunas a adoptar.

Madrid, 23 de diciembre de 2004.—El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

2806

RESOLUCIÓN de 13 de enero de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Tercer carril de la autovía A-30. Tramo Puerto de la Cadena, P.K. 395+000 al p.k. 411+000 (Murcia)», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, establece en el artículo 1.2, que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendidas en el Anexo II de este Real Decreto legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales y en el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático la formulación de las resoluciones sobre la evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto de «Tercer carril de la autovía A-30. Tramo Puerto de la Cadena p.k. 395+000 al p.k. 411+000 (Murcia)» se encuentra comprendido en el apartado k del grupo 9 del anexo II del Real Decreto Legislativo otros proyectos: «Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente».

De acuerdo con lo establecido en el artículo 2.3 del Real Decreto Legislativo, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha de 5 de marzo de 2004, el informe ambiental del proyecto en el que se incluían sus características, ubicación y potenciales impactos al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Por indicación de dicha Dirección General, la información remitida fue completada con un avance del plan de obra, que fue remitido con fecha 14 de julio de 2004, en el cual se recogen las medidas a llevar a cabo para minimizar la afectación ambiental durante la fase de obras.

El proyecto objeto de la presente resolución consiste en la disposición de un tercer carril en ambas márgenes de la autovía A-30 en el tramo Murcia-Puerto de la Cadena entre el p.k. 395+000 (enlace urbano con carre-

tera de Alcantarilla) y el p.k. 411+000 (enlace con la autovía de San Javier) y la remodelación del enlace de San Javier.

Las características básicas del proyecto son las siguientes:

Longitud del tronco (aproximada): 16 Km.

Velocidad de proyecto: se adaptará a la velocidad específica de la calzada que se amplía.

Características geométricas:

Calzada: ampliación carril de 3,50 m.

Arcenes exteriores: 2,50 m. (existentes).

Arcenes interiores de 1,00 m.

Mediana: ancho variable.

El tramo entre el p.k. 395+000 y el p.k. 399+800 queda limitado por la trama urbana adyacente, por lo que no hay posibilidad de estudiar diferentes alternativas sino ajustes geométricos de la planta y el alzado. La ampliación de la plataforma se obtiene mediante la reducción de la mediana existente y barrera rígida tipo BHDEF0/Oa. Las estructuras existentes en el tramo urbano se amplían por el centro con objeto de obtener un único tablero. El nuevo trazado sólo modifica al existente para acomodar la plataforma ampliada en las estructuras existentes, intentando siempre evitar su ampliación y para ajustar los clótidoides insuficientes o inexistentes a lo que dispone la instrucción 3.1 I-C. Los ramales modifican su trazado exclusivamente en las conexiones con la nueva plataforma del tronco y en la longitud suficiente para adaptarse a sus trazados actuales.

Entre el p.k. 399+800 y el p.k. 411+000 el trazado deja de estar constreñido por la trama urbana. Desde el p.k. 399+800 el trazado se desarrolla ampliando la plataforma por la mediana hasta el p.k. 402+800. Desde este punto, donde comienza el Puerto de la Cadena, hasta el p.k. 405+200 se llevará a cabo la ampliación de ambas calzadas para dar cabida a la entrada y salida de la futura MU-31 que por tratarse de una nueva autovía se ha previsto su conexión con la A-30 mediante bifurcación y confluencia generándose una plataforma que disminuye o aumenta de cinco carriles (tres de la A-30 más dos de la MU-31) a los tres que compondrán cada calzada de la A-30. Además desde el p.k. 402+800 hasta el p.k. 407+000 se modifica el trazado para adaptarlo a las características propias de una autovía tipo AV-80. La ampliación se lleva a cabo a costa de la mediana y la rectificación de las curvas se lleva a cabo modificando el trazado de la calzada derecha, hasta unirla con la izquierda. En el p.k. 405+200 está situada la actual pérgola cuya ampliación se lleva a cabo por su borde exterior con objeto de no afectar los desmontes actuales.

Desde el p.k. 407+000 hasta el final del trazado se procede a la ampliación de la plataforma por mediana, o en las zonas en que ya se dispone de tres carriles, a la regularización del afirmado y la rectificación de peraltes. La remodelación del enlace de San Javier consisten en la ampliación de un carril en el ramal procedente de la A-30 sentido Cartagena en dirección a la C-3319 en sentido San Javier, que en la actualidad dispone un único carril. La actual estructura de cruce sobre la A-30 no dispone de espacio suficiente para incorporar un nuevo carril por lo que es necesario recurrir a su ampliación, así mismo se procederá a ampliar los radios de los ramales (semi)directos de conexión A-30-C-3319.

La sistemática de ampliar la plataforma por mediana se repite a lo largo de todo el trazado, lo que permite conseguir una notable mejora de la funcionalidad de la autovía sin necesidad de recurrir a modificaciones sustanciales del trazado y nueva ocupaciones de terrenos adyacentes. Únicamente se afecta a terrenos fuera de la banda reservada en el Plan General de Ordenación Urbana de Murcia con la calificación de Suelo No urbanizable-Corredor de Infraestructuras en el desmonte existente en el tramo entre el p.k. 403+550 y el p.k. 404+000 y en alguna de las actuaciones de la remodelación del enlace de San Javier donde se ocupa una superficie aproximada de 12.300 m² cuya calificación es la de suelo rústico.

En la actualidad la carretera existente discurre dentro de los límites del Parque Regional El Valle y Carrascoy declarado como Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) por la presencia, en concreto, de la especie búho real, y propuesto como Lugar de Importancia Comunitaria LIC (ES620002) «Carrascoy y El Valle» (en los pp.kk. 401+100 - 406+900). La A-30 está además en el interior del Plan Especial de Protección Sierra de Carrascoy y El Valle» en zona clasificada «Rambla del Puerto», catalogada como Área de Sensibilidad Ecológica.

En la documentación presentada por el promotor para consulta ambiental se pone de manifiesto que la superficie de LIC afectada por la actuación no se incrementará respecto a la existente actualmente. El trazado propuesto rectifica las curvas entre los pp.kk. 402+800 y 407+000, elevando la calzada derecha y pegándola a la izquierda lo que supone una disminución de la superficie afectada del LIC además de estar prevista la restauración ambiental del firme abandonado. La Rambla del Puerto de la Cadena discurre paralela a la actual calzada derecha de la autovía en la mayor parte de la longitud del puerto. La rectificación de las curvas del puerto, modificando el trazado de la calzada derecha hasta unirla con la izquierda, aleja la calzada de este Área de Sensibilidad Ecológica y libera