

tancia ambiental de este entorno y en especial en la rambla del Puerto de la Cadena. Considera necesario que se especifiquen las medidas a adoptar para permitir el uso y la conservación de las vías pecuarias afectadas y hace referencia al artículo 9.3.2 del Plan General de Ordenación Urbana para la protección de la vegetación y tratamiento de residuos.

La Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Murcia indica que el tercer carril queda prácticamente dentro del corredor previsto por el PGMOU en aquellos tramos en donde se ha tenido la previsión de dar un mayor ancho a dicho corredor, quedando el trazado y la línea de Dominio Público dentro de él, excepto en el encuentro de la A-30 y la MU-31 donde la solución propuesta es distinta a la planteada por el plan general), no sucede lo mismo en aquellos tramos que generan una nueva línea de Dominio Público repercutiendo en los suelos adyacentes con una disminución de su superficie prevista.

La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio indica que según el Plan Especial de Protección Sierra de Carrascoy y El Puerto, en la zona clasificada »Rambla del Puerto« no se permite obra alguna de infraestructura de carácter lineal, si bien en resolución de 5 de junio de 1985 la Comisión de Urbanismo acordó permitir las siempre y cuando se estudie el impacto ambiental de las mismas. Considera que debido a las características artificiales de la zona de estudio no se prevén en la mayor parte del trazado impactos significativos sobre la hidrología, flora, hábitats naturales y otros elementos del medio natural, excepto si la rectificación propuesta de las dos curvas conllevara la ocupación de parte de la rambla del Puerto de la Cadena, Área de Sensibilidad Ecológica. Siempre que se evite la afección a esta área, las obras se circunscriban al trazado existente en la actualidad y la actuación no implique la realización de nuevos desmontes, desbroces o aterramientos de nuevos terrenos que se encuentren en estado natural, no cabe esperar efectos significativos de carácter negativo sobre la conservación del espacio protegido y sus valores naturales y por lo tanto, en ese caso, no deberá someterse el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La documentación presentada por el promotor para consulta ambiental contempla y da respuesta a cada una de las cuestiones surgidas tras las consultas.

En consecuencia, en virtud del artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 12 de enero de 2005, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático considera que no es necesario someter el proyecto »Ter- cer carril de la autovía A-30. Tramo Puerto de la Cadena p.k. 395+000 al p.k. 411+000 (Murcia)«, al procedimiento de evaluación de impacto ambiental siempre y cuando se adopten todas las medidas preventivas y correctoras recogidas en el informe ambiental elaborado por el promotor y la ejecución de la obra se ajuste a lo recogido en el plan de obras.

Madrid, 13 de enero de 2005.-El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

2807 *RESOLUCIÓN de 17 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 »Construcción del tercer carril en la autovía A-7. Tramo Elche-Crevillente«, 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 y la atribución de competencias 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 de »Construcción del tercer carril en la Autovía A-7. Elche-Crevillente« se encuentra comprendido en el apartado k del grupo

9 del anexo II del Real Decreto Legislativo 1302/1986, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, 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 citado Real Decreto Legislativo, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, con fecha de 7 de mayo de 2004, el documento 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.

El proyecto objeto de la presente resolución desarrolla la ampliación del tercer carril de la autovía A-7 en un tramo de 14,0 km. entre Crevillente, en el punto en que la autovía se bifurca para dar salida a la autopista Alicante-Cartagena, y Elche, en el punto de conexión con la autovía del Camino de Castilla, así como el acondicionamiento de los enlaces y cruces existentes en dicho tramo. Las estructuras se amplían por ambos lados para dar cabida al tercer carril, exceptuando los dos pasos superiores existentes en el enlace de Elche-Aspe con la carretera CV-84 que habrá que hacerlos nuevos por no disponer de espacio suficiente. La actuación planteada no supone ningún cambio de trazado respecto de la traza actual de la autovía. En el p.k. 2+900 se sitúa el enlace de Crevillente Estación FFCC con la carretera CV-875. Este enlace se modificará insertando una glorieta en el lado Elche de modo que se elimine el lazo y vía colectora necesarios para el movimiento Crevillente-Alicante, además de mejorar las condiciones de seguridad en la intersección. En el p.k. 6+500 se sitúa el enlace Elche Oeste con la carretera N-340 cuya tipología tipo trébol se mantiene, ajustando los lazos a la nueva ampliación y disponiendo de vías colectoras-distribuidoras para las conexiones de los ramales para cumplir la normativa de trazado. El enlace Elche-Aspe, situado en el p.k. 11+700, se modificará implantando una glorieta en el lado Aspe, de modo que se elimine la necesidad de vía colectora y se mejoren las condiciones de seguridad en el nudo.

En la documentación ambiental presentada por el promotor se describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: geología y geomorfología, tectónica, edafología, erosión, hidrología superficial, hidrología subterránea, climatología, vegetación, fauna, características poblacionales, patrimonio cultural y planeamiento urbanístico. De análisis de esta documentación se desprende que los municipios afectados por la actuación son Elche y Crevillente, en una zona rodeada de matorral de escaso valor ecológico y paisajístico, donde predominan las ramblas secas la mayor parte del año y cuya vegetación natural ha sido sustituida por terrenos cultivados. El proyecto se encuentra fuera del ámbito de los LIC's, ZEPAs y espacios naturales protegidos y no se localizan ecosistemas de interés ni especies protegidas de flora o fauna. La zona de estudio está conformada por la alternancia continua de cuatro unidades paisajísticas: áreas de transición, espacios de topografía muy irregular donde confluyen accidentes del terreno y escapes fallados con relenos ondulados; llanuras agrarias, llanuras muy extensas o anchos fondos de vega con aprovechamientos intensivos; áreas de urbanización dispersa, que corresponde a urbanizaciones de baja densidad formadas por agrupaciones de edificaciones unifamiliares que cuentan en su parcela con jardín, huerta o arbolado y que están dispersas en toda la traza; y área urbana correspondiente a la ciudad de Elche así como el área metropolitana que la envuelve.

Todos los impactos identificados en la documentación ambiental: expropiaciones de los terrenos por los que discurre la traza; efectos del movimiento de tierras, transporte de materiales y tráfico de maquinaria pesada sobre el confort sonoro; efectos del movimiento de tierras y transporte de materiales sobre la contaminación atmosférica; efectos del movimiento de tierras sobre el suelo; efectos del movimiento de tierras sobre la geomorfología; efectos del desbroce, tala y movimiento de tierras sobre la vegetación, sobre la fauna, sobre la erosión y sobre el paisaje; efectos del consumo de recursos sobre la población y el sector secundario; efectos del movimiento de tierras sobre el patrimonio cultural; interrupción de bienes y servicios por movimientos de tierras; efecto barrera sobre la fauna por la presencia de la infraestructura y emisiones sonoras, han sido valorados por el promotor como compatibles, siempre y cuando el proyecto de trazado incorpore todas las medidas protectoras y correctoras propuestas en dicha documentación.

Para la fase de obras el promotor propone llevar a cabo el riego de la plataforma con el fin de controlar la formación de polvo cuando la traza transcurra a menos de 250 m de viviendas y en el entorno de cultivos; la retirada, acopio y mantenimiento de la tierra vegetal en el caso de que las tierras extraídas sean susceptibles, por su composición y características, de ser usadas como suelo para el revestimiento de taludes y, en el caso de haber sobrantes, para ganar tierras yermas para el cultivo; la retirada por gestor autorizado de los aceites y lubricantes; la construcción de balsas de decantación y desbastes provisionales para la recogida de las aguas de

drenaje de los parques de maquinarias y las zona de instalaciones en el primer tercio de la traza, dada la presencia del Fondo aguas, las cuales solo podrán verse a los cursos de agua cuando no sobrepasen los valores establecidos por la legislación vigente en materia de vertidos. Entre las zonas de exclusión para la localización de las instalaciones auxiliares se consideran las áreas arboladas, la franja ocupada por las vías pecuarias, los yacimientos arqueológicos, etnológicos o paleontológicos, el suelo no urbanizable protegido, la zona de dominio público hidráulico y los espacios de interés. Una vez finalizadas las obras el promotor propone la restitución del terreno en las condiciones originales.

Durante la construcción y explotación del nuevo carril, el promotor propone asegurar el actual nivel de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, garantizando en todo momento el paso de maquinaria agrícola, del ganado y de la fauna cinegética, así como la señalización de todos los desvíos provisionales; la protección y restitución de las acequias y canales de redes de riego y la reposición del paso de las vías pecuarias afectadas, en las condiciones actuales de anchura, y su naturalización. Se propone también la reposición de los pasos inferiores.

En cuanto a la protección de la fauna y flora el promotor propone, previo al inicio del movimiento de tierras, la realización de una visita de campo por un especialista en botánica con el fin de identificar los elementos arbóreos de interés para delimitar con cintas plásticas las áreas a preservar y transplantar los ejemplares que se considere necesario; la revegetación de los taludes de los estribos de los pasos inferiores; la integración paisajística de los taludes mediante hidrosiembra y plantaciones y la adecuación de las obras de drenaje como pasos de fauna.

El promotor propone llevar a cabo la realización de un estudio acústico en el límite del suelo urbano y urbanizable, así como en las edificaciones diseminadas por la zona, a una distancia mínima de 250 m desde el eje del nuevo ramal, y ejecutar las medidas correctoras que sean necesarias para que se cumplan los objetivos de calidad dispuestos en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana de Protección contra la contaminación acústica, entre ellas diseño de taludes, apantallamiento artificial o delimitación de edificabilidad ajustado a la isófona.

El volumen de desmonte se ha estimado en 325.000 m³ y el de terraplén en 292.000 m³, resultando unas necesidades de vertedero de 33.000 m³, aproximadamente. Como vertedero se propone un antiguo préstamo abandonado de cuando se ejecutó la Autovía A-7.

Con el fin de determinar la necesidad de sometimiento a procedimiento ambiental, el Ministerio de Medio Ambiente ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones:

Dirección General para la Biodiversidad (Madrid).

Confederación Hidrográfica del Segura (Murcia).

Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana.

Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana.

Dirección General de Planificación y Ordenación Territorial de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana.

Ayuntamiento de Elche (Alicante).

Ayuntamiento de Crevillente (Alicante).

Se han recibido contestaciones de la Dirección General de Gestión del Medio Natural, Dirección General de Planificación y Ordenación Territorial y Ayuntamiento de Elche. Ambos organismos de la Generalitat Valenciana indican que no es necesario someter el proyecto a procedimiento de evaluación de impacto ambiental, a diferencia del Ayuntamiento de Elche que considera necesario el sometimiento a procedimiento por afección a la población cercana a la traza, al yacimiento arqueológico de Caramoro II y a la Acequia Mayor del Pantano, infraestructura hidráulica para la que se está tramitando su declaración como Bien de Interés Cultural.

En la documentación ambiental se identifica la afección al yacimiento arqueológico de la Edad de Bronce Caramoro II situado en la margen izquierda del barranco del río Vinalopó junto a la autovía, aunque al estar parcialmente arrasado por la misma el impacto es valorado como compatible. No obstante, el promotor propone acordar con el Servicio de Patrimonio de la Consejería de Cultura, Educación y Deporte de la Generalitat Valenciana la solución definitiva, estudiándose la posibilidad de descartar el desmonte a lo largo de la traza que se sitúa cercana al mismo, mediante la colocación de un muro. Previamente a la aprobación definitiva del proyecto, se requerirá que se informe favorablemente al mismo por parte de la Dirección General de Política Lingüística y Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Cultura Educación y Deporte en informe preceptivo en cumplimiento de la Ley 4/1998, de 11 de junio, de la Generalitat Valenciana, del patrimonio Cultural Valenciano. En aquellas áreas donde aparezca material arqueológico asociado a estructuras o posibles áreas de necrópolis, el promotor propone la realización de sondeos o catas arqueológicas y durante el movimiento de tierras, propone el seguimiento arqueológico de todo el trazado de la obra por parte de un arqueólogo.

En cuanto a la afección a la Acequia Mayor del Pantano, durante la visita a la zona de actuación se pudo constatar que está actualmente canalizada a su paso por la autovía A-7 y por el núcleo urbano de Elche.

Por todo ello, considerando las respuestas recibidas, los criterios del Anexo III del citado Real Decreto Legislativo, examinada toda la documentación contenida en el expediente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se estima que la ejecución del proyecto «Construcción del tercer carril en al autovía A-7, Elche-Crevillente» no implica la existencia de impactos significativos sobre la hidrología, flora, hábitats naturales y otros elementos del medio natural así como del medio socioeconómico y se considera viable desde el punto de vista ambiental. Por tanto, en virtud del artículo 1.2 del citado Real Decreto Legislativo, la Secretaria 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 14 de enero de 2005, resuelve que no es necesario someter a procedimiento de evaluación de impacto ambiental dicho proyecto siempre y cuando se adopten todas las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor.

Además, en la realización del proyecto deberán tenerse en consideración las sugerencias recogidas en las respuestas emitidas por la Dirección General de Gestión del Medio Natural en relación con la intercepción de las vías pecuarias y la necesidad de que, previamente al comienzo de las obras, se inicie la tramitación del correspondiente expediente de modificación (o reposición de paso) ante la Dirección territorial de Territorio y Vivienda, obteniendo la autorización correspondiente de acuerdo con la Ley 3/95, de 23 de marzo de vías pecuarias así como que la realización de la prospección arqueológica y paleontológica propuesta por el promotor se ajuste a lo establecido en los artículos 59 y 60 de la Ley 4/1988, de 22 de junio, de la Generalitat Valenciana, del Patrimonio Cultural Valenciano. Se tendrá en cuenta, igualmente, la sugerencia hecha por el ayuntamiento de Elche de que se realice el estudio acústico en todo el tramo objeto de actuación, debido al gran número de viviendas diseminadas existentes a una distancia menor de 250 m de la traza de la autovía, prestando especial atención a la urbanización de Buenavista, al casco urbano de Elche y a las zonas de suelo urbanizables que puedan ser afectadas. Se tendrán en cuenta igualmente las siguientes consideraciones:

Se ajustará el Ramal 3 del enlace de Crevillente (Enlace de Crevillente-Estación) con el fin de no afectar al acuoducto situado perpendicularmente a la autovía A-7, en el p.k 1+100 de dicho ramal y que tiene cierto valor como yacimiento etnológico.

La ampliación de las obras de drenaje se llevará a cabo de forma que los estribos se sitúen respetando, al menos, la zona de dominio público hidráulico y quedando las pilas fuera del cauce. Se utilizarán parapetos, entramados vegetales o balsas de decantación que eviten los procesos erosivos que pudieran producirse durante las obras en las inmediaciones de los cursos de agua y de los barrancos y si fuera necesario la realización de cortes, desvíos provisionales u otras actuaciones en los cauces, se programarán las obras en función del calendario biológico de las especies fluviales, priorizando las actuaciones en las épocas de estiaje, de forma que la mayor parte de los cauces estén secos.

Se minimizará el tramo a encauzar de la Acequia del Pantano Mayor, actualmente en trámite para ser declarada Bien de Interés Cultural y durante la fase de obras se tendrán en cuenta todas las medidas protectoras y correctoras recogidas en el punto anterior.

Madrid, 17 de enero de 2005.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

MINISTERIO DE VIVIENDA

2808

RESOLUCIÓN de 28 de diciembre de 2004, de la Dirección General de Arquitectura y Política de Vivienda, por la que se acuerda publicar extracto de las Resoluciones por las que se conceden las autorizaciones de uso, para elementos resistentes de pisos y cubiertas, números 7437/04 al 7523/04.

A los efectos procedentes esta Dirección General ha acordado publicar extracto de las Resoluciones siguientes:

Resolución número 7437, de 29 de octubre, por la que se concede la Autorización de Uso número 7437/04 al forjado de viguetas pretensadas tipo T-12, fabricado por Pretensados Arnal, S. A., con domicilio en Batea (Tarragona).

Resolución número 7438, de 29 de octubre, por la que se concede la Autorización de Uso número 7438/04 al forjado de viguetas pretensadas