

de 14 de julio de 1998), y en cumplimiento de lo solicitado por la Audiencia Nacional, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Cuatro, se acuerda la remisión del expediente administrativo correspondiente a los dos recursos contenciosos-administrativos en el encabezamiento citados, interpuestos por la Confederación Sindical de Comisiones Obreras y por la Unión Sindical Obrera (USO), contra la Orden TAS/718/2008, de 7 de marzo, por la que se desarrolla el Real Decreto 395/2007, de 23 de marzo, por el que se regula el subsistema de formación profesional para el empleo, en materia de formación de oferta y se establecen las bases destinadas a su financiación.

Asimismo, a tenor de lo dispuesto en el artículo 49 de la citada Ley, se emplaza a todas aquellas personas físicas y jurídicas a cuyo favor hubieren derivado o derivasen derechos de la resolución impugnada y a quienes tuvieran interés directo en el mantenimiento de la misma, para que comparezcan y se personen en autos ante la referida Sala en el plazo de nueve días, siguientes a la notificación o, en su caso, publicación de la presente Resolución.

Madrid, 30 de junio de 2008.—El Secretario General Técnico del Ministerio de Trabajo e Inmigración, Esteban Rodríguez Vera.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

11558 ORDEN ARM/1962/2008, de 13 de mayo, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Circunvalación de Murcia, Autovía del Reguerón (Murcia).

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado a) del Grupo 6 del Anexo I del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. Información del proyecto: Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas

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

El objeto del proyecto es la construcción de la Autovía del Reguerón, que prolongará la actual MU-30 desde el enlace con la A-30 hasta el enlace con la futura autovía Santomera-San Javier. La finalidad de la actuación es cerrar, junto a la futura autovía de Levante, la primera circunvalación de Murcia. Se pretende además subsanar el déficit de infraestructuras de comunicación en las pedanías del sur del municipio y en los futuros desarrollos urbanísticos del este del casco urbano.

El trazado de la autovía se inicia en el p.k. 7+500 de la MU-30 en el enlace con la carretera autonómica MU-611, y termina en la conexión con la futura autovía Santomera-San Javier, discurrendo en su mayor parte por ambos márgenes del Canal del Reguerón, el cual constituye el cauce artificial del río Guadalentín en esta zona, coincidiendo también con el corredor previsto en el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Murcia para ferrocarril y arterias de gran capacidad.

Las principales características de la solución adoptada finalmente, tras el proceso de evaluación de impacto ambiental, son:

Longitud	16,4 km
Velocidad diseño	120 km/h
Anchura plataformas	2+500/9+500 9+500/16+300
Pasos superiores/inferiores	3/13

Las actuaciones previstas para la construcción de la Autovía del Reguerón son:

Tramos	Actuaciones
p.k. 0+000 al p.k. 2+500.	Adecuación de la MU-30 para la posterior disposición de una calzada a cada lado del Canal del Reguerón. Modificación enlace MU-611 (p.k. 0+000). Vía colectora en ambos márgenes (del p.k. 0+000 al p. k. 3+100). Remodelación de los enlaces con la N-301 (p.k. 1+350) y con la A-30 (p.k. 2+500).
p.k. 2+500 al p.k. 9+500.	2 calzadas de 3 carriles. Pasarela peatonal (p.k. 2+600). Nuevo enlace con la futura avenida de Levante (p.k. 9+500).
p.k. 9+500 al p.k. 16+300.	2 calzadas de 2 carriles + mediana. Vía de servicio, margen derecho (del p.k. 11+740 al p. k. 13+290). Nuevo enlace con la futura autovía Santomera-San Javier (p.k. 16+300)

Señalar que desde el p.k. 1+350 (cruce con la N-301) hasta el p.k. 7+050 las calzadas se dispondrán a ambos lados del Canal del Reguerón. Se incluye además, las obras de drenaje, señalización, elementos de seguridad vial, reposición de servicios afectados y ejecución de las medidas correctoras de los potenciales impactos ambientales.

El proyecto plantea 3 alternativas de trazado además de la alternativa de no actuación. La premisa de diseño era ajustarse al corredor de infraestructuras reservado por el PGOU excepto en aquellas zonas en las que, por compartir la franja con el ferrocarril y para la ejecución de los enlaces, la anchura de la franja de reserva resultase insuficiente. Apenas hay diferencias entre sus trazados, excepto en el tramo central en el que es necesario distanciar la autovía del nuevo ferrocarril para permitir la construcción del enlace con la futura avenida de Levante.

A continuación se muestra una tabla con los elementos diferenciados de cada alternativa:

ALT.	Ajuste al corredor de infraestructuras	Cruce Canal del Reguerón	Enlace Avenida de Levante	Afección
1	Prácticamente total.	p.k. 8+700	No (enlace con la MU-300, p. k. 10+000)	Huertas perimetrales. Industrias. Balsa de Regulación de los regadíos de la Vega Media.
2	Pequeña separación (p.k. 8+700).	p.k. 8+700	Sí(p.k.9+500)	Huertas perimetrales. Fábricas. Estación de servicio. Balsa de Regulación de los regadíos de la Vega Media.
3	Más separación (ppkk 8+500/12+250).	p.k. 7+050	Sí(p.k.9+500)	Huertas perimetrales.

La alternativa 0 no se considera viable dada la necesidad de solventar los problemas de tráfico que soporta la Ronda Oeste y el déficit de infraestructuras de comunicación en las pedanías del sur del municipio de Murcia. De hecho, se trata de una infraestructura ya prevista en el PGOU.

Para la selección de la alternativa que genera una menor afección ambiental, en el estudio de impacto ambiental se ha realizado un análisis basado en criterios medioambientales, económicos, sociales y funcionales, que ha determinado que la alternativa 3 es la mejor opción.

Posteriormente y como resultado de las cuestiones planteadas en la información pública, la Dirección General de Carreteras propone un ajuste de trazado que consiste en mantener el trazado de la alternativa seleccionada por el estudio de impacto ambiental en todo el recorrido, excepto en el tramo comprendido entre el p.k. 8+500 y el p.k. 11+740, en el que se ajustará lo máximo posible al corredor de infraestructuras definido en el PGOU posibilitando la ejecución del enlace con la avenida de Levante.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

La zona de actuación se localiza al sur del núcleo urbano de Murcia, en el «Corredor del río Guadalentín» en plena huerta murciana.

En el ámbito de estudio de la Autovía del Reguerón no hay ningún espacio perteneciente a la Red Natura 2000, ni tampoco montes de utilidad pública.

El uso predominante del suelo es el de cultivo de regadío o de huerta: cítricos (limonero, naranjo), frutales (membrillo, peral, albaricoque) y herbáceos (alcachofa, acelga y melón).

La vegetación natural ocupa una superficie muy reducida, limitándose prácticamente a ejemplares de álamo (*Populus alba*), olmo (*Ulmus minor*), palmera datilera (*Phoenix dactylifera*), pino carrasco (*Pinus halepensis*), taray (*Tamarix sp.*), etc.

Cabe señalar que el PGOU protege especialmente al género *Phoenix*, y que tras el inventario realizado por el estudio de impacto ambiental se han contabilizado 162 ejemplares. En el Catálogo Regional de Flora Silvestre Protegida de la Región de Murcia, la palmera datilera (*Phoenix dactylifera*) está catalogada como especie cuyo aprovechamiento requiere la obtención de autorización administrativa previa, y el taray (*Tamarix boveana*) está catalogado como especie vulnerable.

La fauna es la propia de la huerta murciana, y posee una diversidad reducida, pudiendo destacarse la culebra viperina (*Natrix maura*), el murciélago común (*Pipistrellus pipistrellus*) y el cernícalo común (*Falco tinnunculus*).

El área de afección del proyecto pertenece a la cuenca hidrográfica del Segura. El cauce presente más importante es el río Guadalentín, encauzado en el Canal del Reguerón. Se trata de una canalización de aproximadamente 15 km de longitud que se diseñó a finales del siglo XVIII para evitar las inundaciones en la ciudad de Murcia. El único cauce con traza definida que desemboca en el Reguerón es la Rambla del Puerto de la Cadena. Se trata de un cauce público que sirve de linde entre parcelas y que discurre entre el Palmar y la A-30. La franja reservada para la construcción de la Autovía del Reguerón pertenece al dominio hidrogeológico de la Vega del Segura/Guadalentín y más concretamente a las Vegas medias y bajas del Segura. El municipio de Murcia sólo participa del acuífero correspondiente a la Vega Media situado aproximadamente entre Alcantarilla y el límite interprovincial entre Murcia y Alicante.

La prospección arqueológica realizada no ha descubierto yacimientos arqueológicos en la zona de afección del proyecto, pero ha servido para confirmar la presencia de diferentes recursos arqueológicos. La actuación tendrá incidencia directa sobre varios elementos con cierto interés etnográfico de carácter agrícola (acequias y casas de labor), y sobre la zona de hallazgo de material cerámico de «El Raiguero». En la pedanía de Los Garres se localiza la «Torre Garres», construcción susceptible de ser afectada por la realización del proyecto. Se trata de una vivienda rural catalogado como Bien Inmueble, estando también protegida por el PGOU de Murcia.

Por el área de actuación discurren las siguientes vías pecuarias: Colada del Soldado, Cañada Real de Torreagüera, Colada de Zeneta y Colada de Cuatro Caminos.

3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

La tramitación en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental se inició con fecha 16 de mayo de 2006, mediante la recepción de la memoria-resumen del proyecto «Circunvalación de Murcia, Autovía del Reguerón (Murcia)».

Con fecha de 19 de junio de 2006, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental inicia el periodo de consultas previas. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Organismos Consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad	
Confederación Hidrográfica del Segura	X
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Industria y Medio Ambiente de la Región de Murcia	X
Dirección General del Medio Natural. Consejería de Industria y Medio Ambiente de la Región de Murcia	X
Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas. Consejería de Industria y Medio Ambiente de la Región de Murcia	X

Organismos Consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Cultura. Consejería de Educación y Cultura de la Región de Murcia	X
Ayuntamiento de Murcia	X
ADENA	
Ecologistas en Acción	
SEO/Birdlife	
ANSE (Asociación Naturalista del Sureste)	

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

El informe de la Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Industria y Medio Ambiente de la Región de Murcia (actualmente Consejería de Desarrollo Sostenible y Ordenación del Territorio) corrobora que el proyecto no afecta a ningún Espacio de la Red Natura 2000 ni a ningún Espacio Protegido de la Región de Murcia. Informa de que el trazado previsto para la autovía discurre por terrenos de huerta, altamente antropizados, no afectando a zonas de vegetación natural ni a hábitats de interés comunitario.

El Servicio de Protección Ambiental del Ayuntamiento de Murcia establece que deberá valorarse la posible afección a especies incluidas en el Catálogo Regional de Flora Silvestre Protegida de la Región de Murcia. En este sentido, señala que para la protección de la vegetación y especialmente de palmeras del género *Phoenix*, se tendrá en cuenta el artículo 9.3.2 del PGOU vigente.

La Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Industria y Medio Ambiente de la Región de Murcia (actualmente Consejería de Desarrollo Sostenible y Ordenación del Territorio) asegura que el proyecto no afecta a ninguna especie de fauna amenazada. El Servicio de Protección Ambiental del Ayuntamiento de Murcia indica que las actuaciones deberán adecuar su calendario evitando los meses entre marzo y agosto, de acuerdo con el artículo 9.5.3 del PGOU.

La Confederación Hidrográfica del Segura señala la necesidad de valorar la afección directa o indirecta sobre el Dominio Público Hidráulico (DPH) y sobre las zonas de servidumbre y policía de los cauces públicos. El Servicio de Protección Ambiental del Ayuntamiento de Murcia también considera importante el análisis de la afección sobre los cauces de ramblas que discurren por la zona.

Tanto la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Industria y Medio Ambiente de la Región de Murcia (actualmente Consejería de Desarrollo Sostenible y Ordenación del Territorio) como el Servicio de Protección Ambiental del Ayuntamiento de Murcia informan sobre la legislación a la que deberá ajustarse la actuación, en materia de ruido. El Servicio de Protección Ambiental del Ayuntamiento de Murcia indica además, que deberá valorarse la incidencia acústica de la autovía en fase de explotación, 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 para los diferentes usos afectados.

La Dirección General de Cultura (actualmente Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura, Juventud y Deportes de la Región de Murcia) indica que en el área de estudio no se tiene constancia de la existencia de yacimientos arqueológicos catalogados en la Carta Arqueológica Regional. No obstante, considera necesario la realización de un estudio arqueológico específico que incluya una prospección previa para descartar la afección sobre el potencial patrimonio cultural. La Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Industria y Medio Ambiente de la Región de Murcia (actualmente Consejería de Desarrollo Sostenible y Ordenación del Territorio) señala que deberán solicitarse las autorizaciones de ocupación de la Colada del Soldado y la Colada de Cuatro Caminos. En este sentido, el Servicio de Protección Ambiental del Ayuntamiento de Murcia especifica que se deberán adoptar las medidas oportunas para permitir la conservación de estas vías pecuarias y garantizar su uso público.

La Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas (actualmente Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Desarrollo Sostenible y Ordenación del Territorio) de la región de Murcia, manifiesta en su escrito que el trazado de la futura autovía no afecta a ningún instrumento en vigor de Ordenación del Territorio.

El Servicio de Planeamiento Urbanístico del Ayuntamiento de Murcia advierte de la necesidad de ampliar la franja prevista por el PGOU, al haber ocupado la línea ferroviaria una anchura media de 60 m dejando sólo una franja de 40 m para la autovía que resultan insuficientes. Propone que una vez se concrete la franja de ocupación por la autovía se tendrá en cuenta en la delimitación del corredor de infraestructuras «NI» en el PGOU.

El Servicio de Protección Ambiental del Ayuntamiento de Murcia expone que deberá estudiarse el efecto que causará la ejecución de la autovía a lo largo del territorio de la huerta que atraviesa y proponerse soluciones para garantizar la permeabilidad territorial.

El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor con fecha 27 de noviembre de 2006, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas y los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental: contaminación acústica en el entorno de las viviendas y establecimientos, afección sobre las posibles especies de fauna y flora protegida presentes (en particular sobre las palmeras del género Phoenix), los cauces y el paisaje de la huerta murciana, impactos derivados de préstamos y vertederos, impactos sobre la planificación urbanística (definición de zona de servidumbre acústica condicionando el futuro uso del suelo), las vías pecuarias «Colada del Soldado» y «Colada de los Cuatro Caminos», la vivienda rural protegida «Torre Garres», así como sobre cualquier posible yacimiento que haya descubierto la preceptiva prospección arqueológica.

Con fechas de 15 de febrero de 2007 y 17 de abril de 2007, se remitieron respectivamente las consultas extemporáneas de la Confederación Hidrográfica del Segura y de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Industria y Medio Ambiente de Murcia (actualmente Consejería de Desarrollo Sostenible y Ordenación del Territorio). Estos últimos informes inciden, en base a las competencias de los organismos que los emiten, en la afección a la hidrología y zonas de servidumbre y policía asociadas, y en el impacto acústico y la normativa autonómica y local aplicable.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.—La Dirección General de Carreteras sometió el Proyecto de Trazado y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado, número 169, de 16 de julio de 2007.

Durante el periodo de información pública se han recibido un total de 1010 alegaciones, entre las que se encuentran las de la Dirección General de Ferrocarriles, la Subdirección General de Patrimonio del Ministerio de Defensa, la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transporte de la Región de Murcia, el Ayuntamiento de Murcia, las Pedanías de Beniján, Algezares, Torreagüera y Los Ramos, el Grupo Socialista del Ayuntamiento de Murcia, las Agrupaciones Socialistas de Beniján, Alquerías y Zeneta, Aguas de Murcia S. A., el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, las Asociación de Vecinos de Beniján, la Asociación de Vecinos en defensa de la Plataforma Alternativa 3, la Asociación de Madres y Padres del Instituto de E.S. «Alquibla» de La Alberca, el Centro Social de Mayores de Zeneta, el Centro de la Mujer «María Lejarraga» de Zeneta, Autocaravanas Navarro S.L., Rótulos La Española, Cortinas Sebam S.L., Adespo «Cordillera Sur», Transfrutas S.A., Juan Belmonte Hernández y José Martínez López C.B., Matrilería Alarcón S.L., Sistemas Forza S.L. y 983 alegaciones procedentes de particulares.

El Ayuntamiento de Murcia, las pedanías de Torreagüera, Los Ramos y Beniján, el Grupo Socialista del Ayuntamiento de Murcia, la Agrupación Socialista de Beniján, la Asociación de vecinos de Beniján, el Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos y muchos particulares, exponen en sus alegaciones que el trazado deberá ajustarse al corredor de infraestructuras reservado en el PGOU. La mayoría de las instituciones anteriormente citadas añaden que se ha de mantener el enlace con la futura avenida de Levante. El promotor propone un trazado alternativo en respuesta a estas alegaciones, que coincide con el de la alternativa 3 en todo su recorrido excepto entre los PP.KK. 8+500 y 11+740. En este tramo, el trazado se ajustará lo máximo posible al corredor de infraestructuras reservado en el PGOU, pero separándose lo imprescindible para permitir enlazar con la avenida de Levante en el p.k. 9+500.

La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento informa de la afección de la Autovía del Reguerón sobre las líneas ferroviarias en servicio Murcia—Alicante y Murcia—Cartagena, sobre el futuro desvío a Cartagena, todavía en fase de estudio informativo, y sobre la ejecución de una variante ferroviaria a cargo del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), por lo que indica la necesidad de coordinar las actuaciones de la Autovía con los planes de ejecución o previstos para el ferrocarril. Aguas de Murcia S.A. informa que paralelo al trazado proyectado de la Autovía y junto a la mota del Reguerón, discurre un colector y que actualmente está en fase de redacción el proyecto de su renovación. Por ello solicita que se tengan en cuenta ciertos aspectos que atañen a las dos actuaciones. El promotor se compromete a coordinar el proyecto definitivo con la Dirección General de Ferrocarriles, Aguas de Murcia S.A. y la Confederación Hidrográfica del Segura. Una vez obtenida la aprobación definitiva, durante la redacción del Proyecto de Construcción, se consultará a Empresa Municipal Aguas y Saneamientos de Murcia S.A. (EMUASA) la situación de las redes de abastecimiento y saneamiento para evitar o minimizar su afección.

La Subdirección General de Patrimonio del Ministerio de Defensa manifiesta que el proyecto no afecta a ninguna propiedad militar ni a sus zonas de seguridad.

La pedanía de Algezares sugiere que las dos calzadas discurren por el margen izquierdo del Canal del Reguerón, siendo, a su juicio, más fácil de ejecutar y menor el número de viviendas afectadas. Desde un punto de vista ambiental consideran perjudicial la existencia de tres viales paralelos (el camino a la Alquibla y las futuras Costera Sur y Autovía del Reguerón) entre el Canal del Reguerón y el casco urbano de la pedanía de Algezares. Finalmente advierten del aislamiento respecto a la ciudad de Murcia y otras redes viarias que padecerá Algezares al no tener acceso directo a la Autovía del Reguerón. El promotor considera que no se puede alterar la disposición de las calzadas según la conveniencia de los particulares y que ambientalmente la disposición conjunta de calzadas no supondría ninguna mejora.

Un elevado número de vecinos de Algezares optan por la alternativa 0 para evitar el perjuicio sobre la población y sobre el paisaje de la huerta. El promotor recuerda que se trata de una infraestructura prevista en el PGOU y que además cuenta con el apoyo de los principales organismos de la Región de Murcia.

El resto de consideraciones incluidas en las alegaciones de los organismos se refiere a propuestas de nuevos enlaces o prolongaciones de los ya contemplados, ampliación de la sección de la vía de servicio, inclusión de nuevos pasos, ejecución de tres carriles por calzada en todo el recorrido, mejora de accesos a viviendas, garantía de permeabilidad territorial, reposición del camino de Salabosque y afección a polígonos industriales. El promotor da respuesta a todas las alegaciones, bien incorporando algunas sugerencias al proyecto bien rechazándolas en base a criterios técnicos.

Las alegaciones formuladas por empresas apoyan en su mayoría la alternativa 3, mientras que el grueso de alegaciones procedentes de particulares respaldan la alternativa 1. Otras cuestiones por las que se alega son: expropiaciones, ubicación de enlaces, reposición de caminos, solicitud de pasos inferiores, necesidad de la infraestructura y defensa de la alternativa seleccionada. La única alegación particular de carácter medioambiental es la de D. Francisco Fructuoso Saura, en la que se destacan afecciones (efecto barrera, superficie de ocupación frente a necesidad de los 3 carriles, etc) y se proponen medidas correctoras. El promotor asegura que la mayoría de medidas que se sugieren están contempladas en el proyecto y se compromete a minimizar el volumen de los terraplenes.

Con fecha 24 de enero de 2008 la Dirección General de Carreteras solicita informe sobre la concepción global del trazado y los aspectos medioambientales del mismo al Servicio de Protección Ambiental y al Servicio de Planeamiento Urbanístico, ambos de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Murcia y al Servicio de Patrimonio Histórico de la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura, Juventud y Deportes de la Región de Murcia.

El Servicio de Protección Ambiental del Ayuntamiento de Murcia, declara que el estudio de impacto ambiental incluye las consideraciones ambientales que indicaban en su informe de la fase de consultas previas. Por otra parte, reitera los aspectos que deberá contemplar la declaración de impacto ambiental del proyecto.

El informe del Servicio de Planeamiento Urbanístico evalúa la afección del trazado propuesto en el estudio de impacto ambiental de acuerdo con sus competencias. Señala que el trazado se adapta, con variaciones, a la banda de reserva del corredor de Infraestructuras prevista por el PGOU, excepto entre los PP. KK. 8+500 y 11+500 en los que abandona esta franja y afecta por completo a zonas de suelo no urbanizable Huertas Perimetrales (codificadas como NP por el PGOU) y zonas de suelo urbano especial (codificadas como US por el PGOU).

La resolución de la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura, Juventud y Deportes de la Región de Murcia indica, con carácter previo a la autorización del proyecto, la ejecución de un programa de medidas correctoras que salvaguarden la integridad del patrimonio cultural susceptible de ser afectado durante la fase de obras. Recuerda que todas las remociones de terreno deberán contar con la autorización correspondiente y señala el necesario cumplimiento de lo establecido en la Ley 4/2007, de 16 de marzo, de Patrimonio Cultural de la Región de Murcia y en el PGOU.

Como consecuencia del análisis de las alegaciones formuladas, el promotor adopta como solución final la alternativa 3, excepto en el tramo comprendido entre el p.k. 8+500 y el p.k. 11+740, en el que se ajustará lo máximo posible al corredor de infraestructuras definido en el PGOU, pero separándose lo suficiente como para permitir enlazar con la avenida de Levante en el p.k. 9+500. Se adoptan también las siguientes decisiones:

Se conectará el enlace del pk 9+500 a la Costera Sur y, por el norte, a la avenida del Río Segura (nueva carretera MU-600 a Beniján).

Se incluirán nuevos pasos inferiores en los PP.KK. 7+500 y 15+350.

La reposición del camino de Salabosque se hará a través del camino de La Alquibla, hacia el carril del Molino. Se incluirá una pasarela peatonal junto al actual puente. El nuevo puente tendrá aceras y carril bici.

Los caminos de servicio deberán ajustarse para evitar afecciones evitables, especialmente ubicándolos lo más cerca posible del terraplén o incluso construyendo algún muro en el mismo si con ello puede evitarse

la expropiación de alguna edificación. Se procurará la adecuada conexión con el resto de caminos y sendas peatonales existentes.

La vía de servicio proyectada entre los pk 11+740 y 13+290 tendrá sección 7/10, ubicándose una glorieta en este último punto que permita conectar los caminos de la zona, ajustándose su trazado entre el carril de Las Palmeras (pk 12+900) y el carril de Los Martínez (pk 13+200) para disminuir la afección en esa zona.

Los gálibos de los pasos inferiores serán compatibles con los previstos en el PGOU.

Se estudiará la posibilidad de suprimir el camino de servicio del lado sur entre los PP. KK 4+520 y 5+270.

Con fecha de 13 de febrero de 2008 tiene entrada en el Ministerio de Medio Ambiente el expediente completo del proyecto, consistente en el Proyecto de Trazado (que incluye el estudio de impacto ambiental), el expediente de información pública y los planos de la alternativa surgida en respuesta a las alegaciones presentadas.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.—Para seleccionar la alternativa que genera una menor afección al medio, en el estudio de impacto ambiental se han comparado las afecciones que produciría cada una de ellas sobre las distintas clases de suelo, el patrimonio histórico y arqueológico, los ejemplares de palmeras del género Phoenix, así como la contaminación acústica y la afección social. Los indicadores de esos criterios serían respectivamente el área de cada tipo de suelo a expropiar, la afección a «Torre Garres» y elementos de interés etnográfico, la relación entre la longitud de apantallamiento necesaria y la longitud total de la alternativa y el valor de las expropiaciones. Como los anteriores criterios ambientales no fueron determinantes, resultó necesario un análisis de criterios económicos, sociales y funcionales. Finalmente se pudo concluir que la alternativa más favorable era la alternativa 3.

La alternativa 3 afecta a menor superficie de suelo industrial; a menor número de palmeras del género Phoenix y presenta el menor valor económico de las expropiaciones (terrenos afectados de menor valor) y el menor coste de construcción. Por otra parte, es la alternativa que afecta a una mayor superficie de suelo rústico y la que presenta un mayor índice de contaminación acústica potencial. En el resto de criterios empleados apenas se aprecia diferencia entre las alternativas, exceptuando el mayor ajuste con el PGOU (alternativa 1) y el mejor índice de contaminación acústica previsto (alternativa 2).

Se han propuesto además alternativas a la localización de los vertederos, instalaciones auxiliares, áreas de préstamo y rutas para el transporte de materiales, determinando para ello las zonas del entorno que son ambientalmente compatibles y definiendo zonas de exclusión. La zona elegida para los emplazamientos de los vertederos e instalaciones auxiliares se localiza al final del trazado, en el tramo de la carretera MU-301 que va desde la estación de Alquerías a San Javier por Sucina. Como zonas de préstamo se utilizarán aquellas que se localicen a una distancia inferior a 45 km y que posean la perceptiva autorización y proyecto de restauración. En cuanto a las rutas para el transporte de material y movimiento de maquinaria, se han seleccionado bajo la premisa de que los accesos a la obra sean los mínimos posibles. No se prevé la necesidad de apertura de nuevos caminos, ni para el acceso al trazado ni al vertedero. Se evitará la Ronda Oeste de Murcia, dando preferencia a la Autovía El Palmar-Alcantarilla y a la utilización del trazado para el transporte de materiales, según lo establecido en la declaración de impacto ambiental de la revisión del PGOU.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida, y medidas propuestas por el Promotor para mitigarlos.—Se resumen a continuación los principales efectos ambientales del proyecto, así como las principales medidas preventivas y correctoras propuestas a lo largo del procedimiento de evaluación de impacto ambiental:

Contaminación acústica:

Se ha realizado un estudio acústico sobre los niveles sonoros previsibles en el estado operacional para el año 2030 sobre las zonas urbanizadas situadas a menos de 250 m del eje de la infraestructura, considerando como fuentes de ruido la autovía del Reguerón y la línea de Alta Velocidad Madrid-Levante. Por otra parte, se ha medido el ruido de fondo actual que se empleará en la fase de proyecto constructivo para determinar el apantallamiento acústico necesario. Para la solución adoptada se considera que el impacto ocasionado por el ruido en la fase de explotación es moderado.

Como medidas correctoras sobre la contaminación acústica durante la fase de explotación, se prevé el empleo de firmes especiales y la instalación de apantallamiento acústico en las proximidades de viviendas y núcleos habitados:

Lado	p.k. inicio	p.k. final	Longitud (m)
Derecho	1+040	1+350	310
Izquierdo	3+560	3+880	320
Izquierdo	4+050	4+230	180
Izquierdo	4+330	4+687	357
Derecho	4+330	4+958	628

Lado	p.k. inicio	p.k. final	Longitud (m)
Izquierdo	4+900	5+750	850
Derecho	5+650	6+115	465
Izquierdo	5+890	6+275	385
Derecho	6+230	6+418	188
Izquierdo	6+370	6+487	117
Izquierdo	6+550	6+683	133
Izquierdo	6+780	6+900	120
Derecho	9+820	10+055	235
Derecho	10+850	11+050	200
Derecho	11+055	11+140	85
Izquierdo	10+860	11+025	165

Se ha adoptado una altura de apantallamiento uniforme para todos los tramos de 3 m. En fase de proyecto constructivo se deberá realizar un cálculo más exhaustivo teniendo en cuenta la absorción del terreno, tipología de pavimento, efecto de los taludes mediante el empleo de los perfiles transversales, etc. De este modo, se podrá verificar la necesidad de apantallamiento, la longitud adicional necesaria, la altura y ubicación de las pantallas y los materiales a emplear.

Alteración de la calidad del aire:

La explotación de la Autovía del Reguerón provocará la alteración de la calidad del aire de su entorno. En base al estudio realizado de Intensidades Medias Diarias de vehículos estimada para el año 2030, no se considera necesario la aplicación de medidas correctoras porque no se prevé la superación de los umbrales de calidad de aire establecidos en la legislación vigente.

Impactos sobre las características del suelo:

Los principales impactos generados sobre el suelo son la compactación del terreno, la producción de asientos y la pérdida de suelo de alto valor agrícola. También pueden producirse vertidos accidentales de metales pesados, aceite, grasas y herbicidas, tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

Con el fin de evitar compactación de terreno innecesaria, los movimientos de tierra y el tránsito de maquinaria pesada se restringirán a la superficie de terreno reservada para ello y se procederá al jalonamiento de la zona de ocupación estricta de trazado, de los caminos de acceso y de las áreas destinadas a instalaciones auxiliares. Esta última medida servirá además para prevenir la contaminación del suelo y minimizar su ocupación. Una vez finalicen las obras se procederá a la descompactación del terreno.

La tierra vegetal retirada al inicio de las obras deberá acumularse y conservarse según las condiciones expuestas en el estudio de impacto ambiental, de modo que se posibilite su aprovechamiento posterior.

Otro efecto generado será el incremento del riesgo de erosión al existir movimientos de tierra, que no se consideran importantes por tratarse mayoritariamente de terraplenes. Para minimizar este riesgo se establecerán obras de drenaje para encauzar las aguas de escorrentía y se suavizará la pendiente de los terraplenes. Tras su ejecución se revegetarán mediante siembra y plantación de especies autóctonas.

Los caminos existentes actualmente y los terrenos incluidos en la traza se aprovecharán como accesos a la obra para reducir la superficie de suelo afectada.

Impactos sobre la vegetación:

Los movimientos de tierra necesarios para la construcción de la autovía provocarán el desbroce de la vegetación presente en las superficies donde estará ubicada dicha infraestructura. En aquellas zonas donde se haya producido compactación de suelos o se hayan realizado vertidos de materiales, también se producirá la eliminación de la vegetación presente.

Durante la fase de explotación el tráfico generado provocará un aumento en las emisiones de óxidos de nitrógeno y plomo, pudiendo ocasionar daños a la vegetación del entorno (necrosis y clorosis) y descenso en la productividad de los cultivos.

Como medida correctora frente a la eliminación de la vegetación, se procederá a la revegetación de los terraplenes, los nuevos enlaces y rotondas, las zonas de acopios de tierras, el parque de maquinaria, el campamento y los posibles viarios provisionales de obras. La revegetación consistirá en una fase previa de preparación del terreno, siembra e hidro-siembra de gramíneas y leguminosas, plantación de especies autóctonas y adelfas y trasplante, dentro del municipio de Murcia, de todos los pies de palmeras del género Phoenix.

Impactos sobre la fauna:

Las afecciones sobre la fauna se limitan al efecto barrera que originará la presencia de la autovía, la ocupación o destrucción de su hábitat que

podría suponer la desaparición de ciertas especies o una disminución de sus poblaciones, y la generación de molestias. Sin embargo, dada la intensa antropización de la zona, estos efectos no se han considerado relevantes, por lo que tampoco se ha previsto la dotación de pasos para la fauna.

La destrucción de hábitats para la fauna se intentará minimizar revegetando las zonas colindantes y próximas a la futura autovía con especies representativas de la zona, simulando los hábitats originales para potenciar su colonización.

Cuando se realicen obras durante los meses comprendidos entre marzo y agosto, ambos inclusive, un técnico competente deberá confirmar la inexistencia de nidos de especies protegidas. En el caso de que sí que existan nidos, deberá ser comunicado a la Consejería de Desarrollo Sostenible y Ordenación del Territorio, la cual deberá dar autorización para que se realice la retirada, traslado o destrucción según lo vea conveniente.

Impactos sobre la hidrología superficial y subterránea:

Los principales cauces potencialmente afectados por el trazado son el río Guadalentín y la Rambla del Puerto de la Cadena. Durante la fase de construcción la calidad de las aguas puede verse alterada por los movimientos de tierra que podrían ser responsables del aumento de sólidos en suspensión. En la zona de acopio de materiales y de maquinaria pesada, así como durante la ejecución de firmes pueden producirse vertidos accidentales de grasas, hidrocarburos, mezclas bituminosas, etc. que afectarían tanto a las aguas superficiales como a las subterráneas y por escorrentía, a otros cauces superficiales.

Para evitar la afección a la calidad de las aguas superficiales se proponen diversas medidas protectoras como son el lavado de maquinaria de obra sobre plataformas impermeabilizadas y con la inclinación adecuada para que el agua se dirija hacia una balsa de protección hidrológica; la gestión adecuada de los aceites, combustibles, restos de escombros y residuos producidos en la obra y la ubicación de las instalaciones auxiliares de obra y zonas de acopio en áreas donde no exista afección sobre el sistema hidrológico.

En el caso de caminos que vadeen cursos de agua, será necesaria la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez provocada por la circulación frecuente de vehículos y maquinaria. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Segura y serán demolidos tras la restauración del cauce afectado. Si se produjese algún vertido accidental a un cauce de río o rambla, se comunicará inmediatamente a la Confederación Hidrográfica del Segura.

En la fase de explotación se recogerán las aguas pluviales en las cunetas longitudinales, mediante zanjas filtrantes, balsas o combinación de ambas. Estos efluentes recogidos serán tratados, gestionados y analizados de acuerdo con la legislación vigente.

Para prevenir la afección directa sobre las aguas subterráneas en el proyecto constructivo se deberán estudiar los métodos y materiales más adecuados. En este sentido, se emplearán los materiales menos contaminantes y resistentes al agua.

El trazado de la autovía no interfiere con ningún cauce público salvo en la zona de policía del canal del Reguerón. Se dispondrá de una mota de 5 m a lo largo de todo el canal, reponiendo la zona de servidumbre que pudiera verse afectada.

Impactos sobre el paisaje:

Las acciones del proyecto que causarán mayores impactos paisajísticos son la construcción y presencia de la propia estructura, así como todas aquellas acciones que producen un cambio en el paisaje y morfología de la huerta.

Además de las medidas previstas para paliar la afección sobre el resto de factores del medio, que revierten en el paisaje, se adoptarán las medidas descritas en el artículo 9.1.3 del PGOU, relativo a la preservación del paisaje tradicional.

De forma complementaria, durante la el vallado de la autovía se emplearán barreras arbóreas para disminuir el impacto visual.

Los posibles vertederos, las zonas destinadas a la acumulación provisional de tierras, el parque de maquinaria, el campamento de obra y los viarios, deberán ubicarse en las zonas de mínimo interés ecológico y paisajístico detectadas por estudio de impacto ambiental.

Impacto sobre el Patrimonio cultural. Vías pecuarias:

El estudio de impacto ambiental prevé la destrucción, previa documentación exhaustiva mediante dibujos y fotos, de los elementos de interés etnográfico afectados por la ejecución del proyecto. A juicio del promotor su traslado no se justifica por tratarse de elementos poco representativos.

Durante la fase de obra se balizarán los recursos culturales susceptibles de ser afectados, todos los movimientos de tierra estarán supervisados por un equipo de arqueólogos y en el supuesto de identificarse algún

yacimiento durante las remociones de terreno, se procederá a su excavación arqueológica mediante procedimiento de urgencia.

Respecto a las vías pecuarias, la Colada del Soldado no sufrirá afección ya que en la zona de cruce con la carretera MU-611 coincidente con la vía pecuaria tan sólo se proyecta la construcción de una vía colectora que no afectará a dicha vía. Aún así, deberá solicitarse la autorización para la ocupación de la vía como así lo había indicado la Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Industria y Medio Ambiente de la Región de Murcia (actualmente Consejería de Desarrollo Sostenible y Ordenación del Territorio).

El trazado atraviesa la Colada de Cuatro Caminos, que coincide con la carretera local F-7, por lo que se tomarán las medidas necesarias que permitan preservar su trazado y funcionalidad.

Una vez finalicen las obras se procederá a la reposición de las dos vías pecuarias citadas anteriormente, en los términos que establece la Ley 3/1995 de Vías Pecuarias y de acuerdo con el organismo autonómico competente.

Afección sobre la permeabilidad territorial, infraestructuras y servicios:

Se asegurará la permeabilidad de las comunicaciones mediante la elaboración de un plan de trayectos alternativos que minimicen el efecto barrera sobre la población en la fase de ejecución de las obras.

Como camino de acceso a las obras se utilizará en la medida de lo posible, la superficie ocupada por el trazado de la autovía, protegiendo y manteniendo la funcionalidad de los caminos tradicionales de uso público.

De acuerdo a lo dispuesto en la Declaración de Impacto Ambiental de la revisión del PGOU de Murcia, publicada en el Boletín Oficial de la Región de Murcia del 27 de agosto de 1999, el tráfico pesado generado durante la construcción de circunvalación de Murcia MU-30 evitará circular por la Ronda Oeste de Murcia, debiendo utilizar la autovía El Palmar-Alcantarilla.

Una vez finalicen las obras se repondrán todos los servicios (acequias, red de saneamiento, red de abastecimiento, líneas eléctricas y telefonía) que hayan podido verse afectados por la construcción de la autovía, de acuerdo con las directrices marcadas por las compañías que prestan el servicio.

4.3 Cuadro sintético de relación entre impactos y las medidas correctoras.

Impactos ambientales	Medidas correctoras
Contaminación acústica.	Apantallamiento acústico. Empleo de firmes especiales.

Características del suelo

Compactación del terreno. Vertidos accidentales. Pérdida de suelo agrícola. Riesgo de erosión.	Restricción de superficies y jalónamiento. Descompactación final. Aprovechamiento de caminos existentes. Obras de drenaje, suavización de pendiente de taludes y posterior revegetación.
---	---

Vegetación

Eliminación vegetación.	Revegetación mediante siembra, hidrosiembra, plantación y trasplante.
-------------------------	---

Fauna

Ocupación y/o destrucción del hábitat. Molestias.	Revegetación simulando hábitat original. Comprobación previa de existencia de nidos.
--	---

Hidrología

Pérdida de calidad de las aguas. Afección al DPH.	Gestión adecuada de residuos. Pasos provisionales en los vados. Reposición de la zona de servidumbre.
--	---

Impactos ambientales	Medidas correctoras
<i>Paisaje</i>	
Impacto visual. Cambios en la vegetación y la morfología.	Barreras arbóreas. Adopción de las medidas recogidas en el PGOU.
<i>Patrimonio Cultural.-Vías pecuarias</i>	
Destrucción de elementos de interés etnográfico. Ocupación de la Colada de Cuatro Caminos.	Documentación exhaustiva previa. Reposición Colada de Cuatro Caminos.
<i>Permeabilidad territorial, infraestructuras, servicios</i>	
Efecto barrera social. Afección a infraestructuras viarias. Afección a otros servicios.	Plan de trayectos alternativos. Circulación del tráfico pesado durante las obras por la autovía El Palmar-Alcantarilla. Reposición de vías pecuarias.

4.4 Condiciones de protección ambiental adicionales.-En función de la documentación generada a lo largo de este proceso de evaluación ambiental, además de las medidas propuestas por el Promotor en el estudio de impacto y demás documentación generada en el proceso, se considera necesario incluir las siguientes condiciones de protección ambiental adicionales:

Todas las actuaciones que se realicen sobre (*Phoenix dactylifera*) y sobre (*Tamarix sp.*) deberán obtener previa autorización del órgano autonómico competente.

Los residuos de construcción se gestionarán de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, y normativa autonómica concordante.

En la ejecución del proyecto se utilizarán prioritariamente betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso. Estas indicaciones se realizarán de acuerdo con la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las Administraciones Públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, las cuales se establecen en la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carrete-

ras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso; en el Manual de empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, así como en la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprobaba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y puentes (PG-3).

5. Especificaciones para el seguimiento ambiental

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental cuyos principales objetivos son comprobar el estado de los factores ambientales afectados por la ejecución del proyecto, verificar la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras aplicadas y subsanar sus deficiencias, comprobar la calidad de los materiales y medios empleados en la fase de obras, controlar la aparición de impactos ambientales no previstos y diseñar las correspondientes medidas correctoras.

Durante la fase de obras los resultados del seguimiento ambiental se plasmarán en informes periódicos. Cualquier circunstancia excepcional que implique un deterioro ambiental determinará la redacción de un informe especial. Dichos informes quedarán a disposición de las autoridades competentes que lo soliciten y se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras propuestas.

El programa de vigilancia ambiental se complementará con la aplicación del manual de buenas prácticas ambientales, el seguimiento de un plan de rutas y la adopción de un plan de gestión de residuos tóxicos y peligrosos.

Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

Conclusión: En consecuencia, el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 12 de mayo de 2008, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto «Circunvalación de Murcia, Autovía del Reguerón (Murcia)», concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa 3 modificada por el Promotor, y en las condiciones anteriormente señaladas que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Carreteras para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto,

Madrid, 13 de mayo de 2008.-La Ministra de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, Elena Espinosa Mangana.

“CIRCUNVALACIÓN DE MURCIA, AUTOVÍA DEL REGUERÓN (MURCIA)”

