

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL
Y MARINO

11336 *Resolución de 9 de junio de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Variante noroeste de Murcia, Murcia.*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de 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.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

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.

Con el desarrollo de este proyecto se pretenden solucionar los problemas puntuales de capacidad, o situaciones próximas a la congestión de tráfico, que se producen en dos ámbitos:

El tramo común de A-30 y A-7, al norte de Murcia, sobre todo en algunos ramales de enlace.

La ronda Oeste, tanto en los ramales como en el tronco, especialmente en el tramo entre Murcia-El Carmen y conexión con la A-7, en sentido norte.

Los trazados a desarrollar discurren por los términos municipales de Alcantarilla, Alguazas, Archena, Las Torres de Cotillas, Lorquí, Molina de Segura, Murcia y Villanueva del río Segura, todos en la provincia de Murcia.

El proyecto consiste en la realización de dos variantes: una de la A-7, y otra de la A-30, tal y como se aprecia en el croquis adjunto. De esta manera se han estudiado alternativas para el denominado arco norte (variante de la A-7), y para el arco noroeste (variante de la A-30). Las principales características de la solución final propuesta por el promotor para cada arco, correspondientes a las alternativas 1E y 3A, se indican a continuación:

	Longitud - km	Inicio	Final	Velocidad proyecto - km/h	N.º carriles	Radio mínimo planta - m	N.º enlaces
Arco Norte (1E)	15,8	p.k. 652 de A-7.	p.k. 757 de A-7.	120	2 por sentido.	900	1 con A-30.
Arco Noroeste (3A)	17,2	p.k. 373 de A-30.	p.k. 2 de C-415.	120	2 por sentido.	700	3 con la MU-533, MU-531 y carretera Las Torres de Cotillas.

En el estudio informativo inicial se presentaron dos alternativas para el arco norte (1C y 1D) más otras dos para el arco noroeste (3A y 3D). Las alternativas 1C y 1D tienen un trazado prácticamente coincidente excepto en un tramo de unos, aproximadamente, 5 km

en los que la alternativa 1D discurre unos metros más al norte que la 1C, fundamentalmente, en el término municipal de Molina de Segura. Las alternativas 3A y 3D son coincidentes en, aproximadamente, la mitad de su trazado. Las partes no coincidentes de la vía discurren distanciadas unos 5 km entre ellas, de modo que terminan enlazando en diferentes puntos kilométricos con la carretera A-30.

El promotor realizó un análisis multicriterio y estimó que las alternativas 1C y 3A eran las que mejor satisfacían el conjunto de valores u objetivos perseguidos. Ambientalmente el promotor no apreció una diferencia significativa entre las diferentes alternativas, siendo los factores socioeconómicos los determinantes para la elección de cada una.

Tras una serie de modificaciones de trazado introducidas en estas alternativas, que surgieron de la valoración de diferentes alegaciones de carácter socioeconómico, recibidas en la primera información pública, se hizo necesario redactar un estudio complementario que se sometió a una segunda información pública. En ella se plantearon más alternativas al proyecto, las cuales se presentan a continuación:

Las alternativas planteadas para el arco norte son la 1C y la 1E. Ambas alternativas tienen trazados muy similares, la alternativa 1E se desplaza hacia el norte respecto al trazado común con la 1C, en un tramo aproximado de 5 km en el término municipal de Murcia y se ajusta su trazado en el de Molina de Segura. Para el arco noroeste se presentan tres alternativas: 3A, 3F y 3E. La diferencia fundamental entre estas alternativas es el lugar por donde la traza atraviesa el río Mula, siendo la alternativa 3A la única que no atraviesa el vaso del embalse de Los Rodeos.

Tras realizar una valoración de las alternativas y considerar las diferentes alegaciones e informes recibidos, el promotor decide finalmente que las alternativas a desarrollar sean la 1E y la 3A. En el caso del arco norte, la alternativa elegida (1E) es la que mejor satisface los objetivos perseguidos con una menor afección al medio socioeconómico. La alternativa elegida para el arco noroeste (3A) se diferencia fundamentalmente del resto de alternativas pues es la que, de acuerdo con lo informado por la Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad de la Región de Murcia, tiene una menor afección ambiental al LIC río Mula y Pliego. Esta alternativa no cruza en ningún momento el embalse de Los Rodeos, ni las lagunas de la depuradora de Alguazas, frecuentadas por las aves.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Red Natura 2000. En la zona se encuentra el lugar de importancia comunitaria (LIC) río Mula y Pliego, ES6200045. Solo se verá afectado por el arco noroeste.

Hábitats prioritarios. En la zona de estudio existen diversos hábitats naturales de interés comunitario, entre los cuales cabe destacar los siguientes, designados como prioritarios:

1520: vegetación gipsícola ibérica (*Gypsophiletalia*).

6220: zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea.

Hidrología e hidrogeología: La totalidad del ámbito de estudio se sitúa sobre la cuenca del Segura, siendo los principales cursos de agua de la zona el río Segura, el río Mula y la Rambla Salada. El resto de la zona de estudio se caracteriza por la existencia de numerosas ramblas. En la zona de estudio cabe destacar la presencia del criptohumedal denominado El Salar Gordo, el cual sirve como hábitat para diferentes especies de aves.

Patrimonio Cultural: Del listado de yacimientos arqueológicos facilitados al promotor por el Servicio de Patrimonio Histórico de la Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, se citan a continuación los que se encuentran en el ámbito de la actuación: Loma de los Peregrinos, Cabezo de la Zobrina, Salar de los Martínez, Llano de los Morenos, Cabezos Viejos, La Algaida, Acueducto del Río Muerto, Termas de la Loma, Los Palacios, Alto de los Moros, Las Canteras, Captagua.

Vías pecuarias: Según la información remitida al promotor desde el Servicio de Información e Integración Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del

Territorio de la Región de Murcia, dentro de la zona de estudio empleada tan sólo existe una vía pecuaria, denominada Cordel de los Valencianos.

Socioeconomía: La distribución de los núcleos urbanos y de las actividades se basa en la diferenciación entre una franja territorial continua de huertas, ocupando las cotas bajas entorno a sendas carreteras, a lo largo de las cuales se suceden núcleos urbanos y concentraciones industriales.

3. Resumen del proceso de evaluación

a. Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.–Con fecha 8 de marzo de 2005 tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino el documento inicial del proyecto de Variante noroeste de Murcia para iniciar el procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

Con fecha 25 abril de 2005 se 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:

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad	–
Confederación Hidrográfica del Segura	X
Delegación del Gobierno en Murcia	X
Dirección General de Medio Natural, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Región de Murcia	X
Dirección General de Calidad Ambiental, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Región de Murcia	X
Dirección General de Agricultura e Industrias Agrarias, Consejería de Agricultura y Agua, Región de Murcia	–
Dirección General de Carreteras, Consejería de Obras Públicas Vivienda y Transportes, Región de Murcia	–
Dirección General de Cultura, Consejería de Educación y Cultura, Región de Murcia	X
Ayuntamiento de Murcia	X
Ayuntamiento de Alcantarilla	–
Ayuntamiento de Alguazas	–
Ayuntamiento de Archena	X
Ayuntamiento de Ceuti	X
Ayuntamiento de Lorquí	X
Ayuntamiento de Molina de Segura	X
Ayuntamiento de Torres de Cotillas	–
Instituto Geológico y Minero de España	–
Cátedra de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Murcia	–
Centro de Edafología y Biología del Segura, Consejo Superior de Investigaciones Científicas	–
Departamento de Ecología e Hidrología, Universidad de Murcia	–
Departamento de Ecología. Sección Biología, Facultad de Biología de la Universidad de Murcia	–
A.D.E.N.A.	–
Ecologistas en Acción	–
Greenpeace	–
S.E.O.	–
ANSE (Asociación de Naturalistas del Sureste)	–

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

Hidrología superficial: Las obras a ejecutar para salvar cauces se han de proyectar teniendo en cuenta estudios hidrológicos e hidráulicos para periodos de retorno de 100 y 500 años. Los cauces más importantes de la zona son el río Segura y el río Mula. Aspecto que ha sido señalado por la Confederación Hidrográfica del Segura.

Hábitat prioritario: En el ámbito de actuación se encuentra el siguiente hábitat prioritario según la Directiva 92/43/CEE: 1520: Vegetación gipsícola ibérica (*Gypsophiletalia*). Lo que ha sido indicado por el Ayuntamiento de Molina de Segura.

Fauna: En la elección de las alternativas se ha de tener en cuenta el humedal que forman las lagunas de la depuradora de Alguazas, y el Salar Gordo, que albergan una importante comunidad de aves acuáticas, tal y como expresa el Ayuntamiento de Molina de Segura.

Geología: En la zona que puede ser afectada por el proyecto se encuentran las siguientes zonas de interés geológico: Salinas de Molina, La Alcayna-Las Canteras, Fuente del Setenil y Fuente del Chorrico. Aspecto que ha sido indicado por el Ayuntamiento de Molina de Segura.

Ruido: Tanto para la fase de obra como para la de explotación de la variante se ha de cumplir en todo momento lo establecido en el Decreto 48/1998, de 30 de julio, sobre protección del medio ambiente frente al ruido. Tal y como destaca la Dirección General de Calidad Ambiental de Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia, al igual que el Ayuntamiento de Murcia.

Patrimonio cultural y vías pecuarias: Se han de considerar zonas de nula acogida para las alternativas, evitando cualquier afección, los bienes de interés cultural y los yacimientos arqueológicos presentes en la zona. Una vez seleccionadas las alternativas, resultará necesario efectuar un estudio del patrimonio histórico que deberá recoger los resultados de una prospección arqueológica que permita descartar la afección sobre los otros elementos integrantes del patrimonio histórico. El Corredor 2 se aproxima mucho al entorno de protección de la Torre del Obispo o de Los Moros, (declarado por decreto del Consejo de Gobierno de 11/06/2004, BORM 147 de 28/06/2004), por lo que se podría descontextualizar el monumento de su entorno natural. Lo que ha sido indicado por la Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura de la Región de Murcia.

Por otro lado, el Corredor 1 afectaría al Cordel de los Valencianos, por lo que se estima que se han de establecer las medidas adecuadas para minimizar su afección. Aspecto destacado por el Ayuntamiento de Molina de Segura.

El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor con fecha 14 de octubre de 2005. Posteriormente se recibió la respuesta de la Dirección de Calidad Ambiental de Consejería de Medio Ambiente y Ordenación de Territorio de la Región de Murcia, que se remiten al promotor con fecha 26 de mayo de 2006.

En el traslado, además de las contestaciones recibidas, se destacan los siguientes contenidos: análisis de la afección al LIC río Mula y Pliego; análisis de la afección a la hidrología e hidrogeología; cartografía de hábitas de la Directiva 92/43/CEE; análisis de los impactos sobre avifauna; identificación de corredores biológicos; estudio del ruido; análisis de los impactos sobre el patrimonio cultural; análisis de afección a proyectos de concentración parcelaria, modernización y creación de nuevos regadíos; concreción de medidas específicas y programa de vigilancia ambiental; y estudio y definición de las zonas de préstamo y vertedero.

b. Primera información pública.—La Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública, durante un periodo de treinta días hábiles, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado, con fecha 6 de julio de 2006. Con fecha 19 de febrero de 2007, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, que comprende el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública. El

estudio informativo proponía para su desarrollo posterior las alternativas 1C y 3 A, para los arcos norte y noroeste respectivamente.

Durante el periodo de información pública se recibieron un total de 52 informes y alegaciones, procedentes de la Confederación Hidrográfica del Segura, Dirección General de Ferrocarriles, Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transporte de la Región de Murcia, Ayuntamiento de Alguazas (dos veces), Ayuntamiento de Alcantarilla, Ayuntamiento de Archena, Ayuntamiento de Ceutí, Ayuntamiento de Lorquí, Ayuntamiento de Molina de Segura (dos ocasiones), Ayuntamiento de Murcia, Ayuntamientos de Las Torres de Cotillas, Ayuntamiento de Villanueva de Río Segura, Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Demarcación de Murcia, PSRM-PSOE, además de seis alegaciones de asociaciones, tres de comunidades de regantes, once de empresas y catorce de particulares.

Las principales conclusiones obtenidas se resumen a continuación:

Hidrología superficial: La Confederación Hidrográfica del Segura estima que el promotor, en el proyecto de construcción, les deberá remitir un proyecto específico para la afección de cada cauce, incluyendo la comprobación de las condiciones de desagüe de cada uno, y justificando la unión de los pequeños cauces a otros. Remarca que no se han previsto obras en los cruces con diversas ramblas y ramblizos.

El promotor contesta que, en todo caso, remitirá a la Confederación Hidrográfica del Segura un estudio específico para la afección de cada cauce, incluyendo la comprobación de las condiciones de desagüe de cada una de las obras a realizar en ellos, y justificando la unión de los pequeños cauces a otros próximos.

Patrimonio cultural: El arco noroeste, afectará al yacimiento arqueológico de Captagua.

El promotor expresa que está prevista la investigación arqueológica del paraje de Captagua, y que en todo caso se estará a lo que establezca la Consejería de Cultura, de la Región de Murcia.

Ruido: El trazado, en sus zonas más próximas a núcleos poblacionales, puede afectar a los mismos debido al ruido generado por el tráfico rodado.

Se ha previsto por parte del promotor minimizar estos efectos mediante la colocación de pantallas antirruído en los puntos donde la población pueda verse afectada por el mismo, señalando que se prolongarán, en caso de ser necesario.

Planeamiento: Respecto del arco noroeste se detectan posibles afecciones al plan parcial de la Anchosa en Lorquí. El Ayuntamiento de Murcia junto con varios promotores urbanísticos proponen, en el arco norte, un trazado más al norte en este término municipal.

El promotor señala que intentará minimizar la afección al plan parcial de La Anchosa, siempre que las viviendas afectadas queden incluidas en el plan parcial de la Anchosa, ajustándose en lo posible al límite de los municipios de Archena y Lorquí.

Trazado: Algunos alegantes consideran necesario la conexión del arco noroeste con diferentes poblaciones cercanas o carreteras próximas.

El promotor plantea el implantar nuevos enlaces con la MU-533 y la carretera de Las Torres de Cotillas.

Infraestructuras existentes:

La Dirección General de Ferrocarriles estima que ambos arcos pueden afectar a la variante ferroviaria de Alcantarilla y a la antigua línea Murcia-Caravaca, actualmente abandonada, pero posible vía verde. Además, el arco noroeste puede afectar a la línea Chinchilla-Cartagena.

Algunas comunidades de regantes expresan que sus regadíos e infraestructuras de riego pueden verse afectadas por la actuación. Proponen un trazado más al oeste

En lo referente a los aspectos destacados por la Dirección General de Ferrocarriles, el promotor expresa que se mantendrá la continuidad del antiguo ferrocarril a Caravaca mediante pasos inferiores. La futura variante de Alcantarilla no intersecta con ninguno de

los arcos. La línea Chinchilla- Murcia se cruza con un viaducto similar al actual de la A-7 sobre el río Segura.

Respecto a las infraestructuras de riego de las comunidades de regantes que indican verse afectadas, el promotor se compromete a minimizar las afecciones, reponiendo todas las conducciones y ubicando las correspondientes obras de paso.

Tras considerar las alegaciones recibidas, el promotor decide mantener la alternativa 1C y modificar la 3A, planteando dos posibilidades:

Trazado A: se trasladar el trazado hacia el oeste en el término municipal de Alguazas, atravesando entonces el vaso de la presa de Los Rodeos, de acuerdo con lo reflejado en el Avance del Plan General del municipio. Con motivo de las alegaciones se decide la inclusión de dos nuevos enlaces con la carretera MU-533 y la carretera de Las Torres de Cotillas-Autovía del Noroeste, además de mantener el enlace con la carretera MU-531, propuesto en el estudio informativo.

Trazado B: Se mantiene el trazado de la alternativa 3A, y plantea dos enlaces, uno nuevo y otro formado por dos semienlaces unidos por vías colectoras.

c. Solicitud de información adicional y nuevo sometimiento a información pública.—Con fecha 16 de mayo de 2007 el órgano ambiental solicita información complementaria al promotor. Entre otras cuestiones se pedía que se definiera el Trazado A propuesto en la información pública y se analizaran sus afecciones ambientales.

El 16 de julio de 2007 tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, una documentación donde se da respuesta a la información complementaria solicitada. Esta documentación incluye igualmente 5 alegaciones recibidas fuera de plazo, pero que son consideradas por el promotor. Dichas alegaciones corresponden al Ayuntamiento de Molina de Segura, Mamusa y Fadesa, Ayuntamiento de Murcia, Ayuntamiento de Archena y particulares.

Las cuestiones más destacadas de las alegaciones son:

Planeamiento: el Ayuntamiento de Molina del Segura solicita que el proyecto del arco norte se ajuste con rigor a la franja reservada en el Plan General para tal fin.

El Ayuntamiento de Murcia y dos promotores inmobiliarios solicitan el desplazamiento hacia el norte del arco norte en el municipio de Murcia dejando la zona urbanizable al sur.

El Municipio de Archena y varios particulares se muestran contrarios a la modificación del trazado en el Municipio de Lorqui pues podría afectar a varias viviendas.

Como consecuencia de estas respuestas el promotor propone trasladar el trazado de la alternativa 1C hacia el norte en el término municipal de Molina de Segura con el fin de adaptarse a la banda de reserva de suelo que dispone dicho municipio en su Plan General. Así mismo, en el término municipal de Murcia propone un trazado más al norte, conectando con la A-7 un kilómetro más al este.

En el arco noroeste el promotor mantiene el trazado de la alternativa 3A, sin modificarlo en la zona inicial en Lorqui, corrigiendo también la propuesta del informe inicial de alegaciones en el que se preveía hacer vías colectoras en el arco noroeste entre la carretera autonómica MU-531 y la carretera de Las Torres de Cotillas-Mula sustituyéndolas por enlaces. Con ello se pretende conseguir un importante ahorro económico y disminuir las afecciones al LIC del río Mula. Por las mismas razones el promotor descarta totalmente la opción de trazado que discurría por encima del embalse.

El órgano ambiental analiza las modificaciones introducidas por el promotor respecto al proyecto expuesto a información pública, concluyendo que las modificaciones son significativas, encontrándose las mismas fuera del ámbito del estudio informativo. Por estos motivos se considera que estas modificaciones han de someterse a una segunda información pública, lo que le es comunicado al promotor con fecha 6 de septiembre de 2007.

d. Segunda información pública.—La Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia sometió al estudio complementario del estudio informativo de la Variante Noroeste de Murcia al trámite de información pública, durante un periodo de treinta días hábiles, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado, con fecha 30 de abril de 2008. Con fecha 12 de septiembre de 2008, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de

Fomento remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el nuevo expediente completo, que comprende el estudio complementario y el resultado de la información pública. El estudio complementario proponía para su desarrollo posterior las alternativas 1E y 3F, para los arcos norte y noroeste respectivamente.

Durante el periodo de Información Pública se recibieron 45 informes y alegaciones, procedentes de la Dirección General de Ferrocarriles, del Ministerio de Fomento, la Consejería de Cultura, Juventud y Deportes de la Región de Murcia, la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transporte de la Región de Murcia, y diversos Ayuntamientos, empresas, asociaciones y particulares.

Las principales conclusiones obtenidas se resumen a continuación:

Patrimonio cultural: el Servicio de Patrimonio Histórico, de la Consejería de Cultura, Juventud y Deportes de la Región de Murcia indica que los trabajos previstos a realizar en la fase de proyecto han de ser dirigidos por un arqueólogo y un paleontólogo.

Infraestructuras existentes: la Dirección General de Ferrocarriles, del Ministerio de Fomento manifiesta que la autovía cruza la antigua línea a Caravaca, por lo que se deberá contactar con ADIF para determinar las dimensiones del paso.

El promotor indica que, aunque en el estudio informativo ya viene previsto el paso inferior del antiguo ferrocarril a Caravaca, durante el proyecto de construcción se establecerá contacto con ADIF, a este respecto.

La Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transporte de la Región de Murcia informa favorablemente respecto a la actuación.

Medio socioeconómico: el resto de alegaciones han sido emitidas por Ayuntamientos, empresas, asociaciones y particulares, solicitando modificaciones que consisten en actuaciones puntuales que mejoran la permeabilidad de la vía, aseguran un ancho mínimo en los caminos repuestos, etc. La petición de modificación más significativa se produce en el inicio del trazado del arco noroeste, en el Paraje de la Anchosa (T.M. Lorquí), entre la A-30 y la MU-554. Un conjunto de particulares interesados en el Plan Parcial de La Anchosa proponen un trazado que intenta minimizar la afección a dicho Plan pero sin afectar a las viviendas de los que alegaron en la primera información pública a la que fue sometido el proyecto. Por otra parte también hay un buen número de alegantes que consideran adecuado el trazado propuesto en el estudio informativo inicial y están en contra de estas modificaciones.

El promotor, tras considerar las alegaciones emitidas en la segunda información pública, propone modificar la alternativa 3F en el inicio del trazado, en el Paraje de la Anchosa (T.M. Lorquí), entre la A-30 y la MU-554. El promotor señala que se mantendrá la curva de la conexión con la A-30, para aproximarse al límite con el municipio de Archena lo más posible, una vez salvadas las viviendas de los vecinos en desacuerdo. También propone construir una vía de servicio entre las carreteras B-12 y MU-533 por la margen izquierda de la autovía, desplazar 500 metros hacia el norte la conexión con la C-415, establecer al menos un paso cada 500 metros de la autovía para mejorar la permeabilidad transversal y optimizar el movimiento de tierras para procurar evitar terraplenes y desmontes de más de 12 m de altura.

Respecto al arco norte el promotor propone aumentar el ancho de varios pasos, establecer glorietas en las intersecciones de las vías de servicio y caminos existentes.

También señala el promotor que enviará a la Confederación Hidrográfica del Segura un proyecto específico para cada afección a los cauces.

e. Consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental y modificaciones al proyecto tras su consideración.—Con fecha 16 de octubre de 2008, tras la recepción del segundo expediente de información pública, el órgano ambiental consulta a la Consejería de Agricultura y Agua y a la Consejería de Cultura y Turismo de la Región de Murcia, respecto a la posible afección del nuevo trazado sobre los elementos del medio que son de su competencia.

El Servicio de Información e Integración Ambiental de la Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad de la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de

Murcia remite un informe con fecha 28 de noviembre de 2008 en el que indica lo siguiente:

Valoración de alternativas del arco norte: la alternativa 1E afecta a terrenos colindantes con zona forestal, por lo que su ejecución puede suponer la pérdida de una gran superficie con hábitats comparado con la alternativa 1C que discurre más al sur atravesando, en su mayor parte, zonas agrícolas.

Valoración de alternativas del arco noroeste: la alternativa 3F, que es la elegida por el promotor en la documentación expuesta a la segunda información pública, afecta a una zona muy sensible desde el punto de vista ambiental, como es el embalse de Los Rodeos, área considerada como humedal, importante por la presencia de aves de ambientes acuáticos como cigüeñuelas, zampullines, garzas y garcillas. La alternativa 3E afecta a una zona de presencia de aves acuáticas como es la depuradora de Alguazas. La alternativa 3A supone por un lado la menor afección a superficie con presencia de hábitats y por otro, la no destrucción de los ambientes óptimos para la presencia de aves acuáticas.

Con fecha 6 de febrero de 2009 tiene entrada en el órgano ambiental la contestación de la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la Región de Murcia, en la que informan favorablemente respecto a las medidas propuestas para la protección del patrimonio cultural en el estudio de impacto ambiental.

Tras analizar el informe de la Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad, el 22 de abril de 2009 el promotor remite un escrito en el que vuelve a proponer para el arco noroeste como alternativa más favorable para su desarrollo posterior la 3A, con 3 enlaces y remodelación del enlace con la A-7/C-415, confirmando para el arco norte la alternativa 1E.

4. *Análisis ambiental para selección de alternativas*

El estudio informativo propone una variante para la A-7, definida por el arco norte y otra para la A-30, definida por el arco noroeste. Dado que las variantes de las dos autovías afectadas, acogen un tránsito de tráfico diferente, y que además tiene un carácter complementario desde el punto de vista de mejora del nivel funcional de la red metropolitana que circunvala la capital murciana, el promotor estima que se hace necesario adoptar una solución de variante para cada una de las autovías citadas.

La valoración de las alternativas del estudio informativo inicial son las siguientes:

Para el arco norte se comparan la alternativa 1C y 1D, su trazado es muy similar por lo que no existen grandes diferencias a nivel ambiental entre ambas. Ninguna de ellas atraviesa ningún elemento ambiental significativo.

Respecto al arco noroeste, el promotor plantea dos alternativas, la 3A y la 3D. Ambas alternativas cruzan en un mismo punto el LIC río Mula y Pliego ES6200045. La alternativa 3D atraviesa además el humedal El Salar Gordo. Ambas alternativas atraviesan diferentes yacimientos arqueológicos, siendo algo mayor la superficie afectada por la alternativa 3A. Estas alternativas no presentan grandes diferencias a nivel ambiental, por lo que los factores socioeconómicos son los de más peso para la elección de la alternativa final.

Tras este análisis el promotor estima que las alternativas 1C y 3A son las que mejor satisfacen el conjunto de valores u objetivos perseguidos, para el arco norte y noroeste respectivamente, siendo la afección ambiental muy similar para las diferentes alternativas comparadas.

En el estudio complementario se estudian las siguientes alternativas surgidas de la información pública:

Se plantean dos alternativas para el arco norte, la 1C y la 1E. Ninguno de los dos trazados atraviesa ningún elemento ambiental significativo. Ambas alternativas presentan trazados muy similares. La principal diferencia es que la 1E atraviesa una mayor superficie de hábitats de interés comunitario.

Las alternativas para el arco noroeste, 3A, 3E y 3F presentan un trazado similar, diferenciándose en su parte central, de modo que las alternativas 3E y 3F atraviesan el río Mula por el vaso del embalse de Los Rodeos, siendo superado éste fuera del vaso del

mismo por la alternativa 3A. Además la alternativa 3E atraviesa la depuradora de Alguazas. La alternativa 3A es la que supone una mayor superficie de yacimientos arqueológicos afectada. Respecto a otros posibles impactos sobre el medio, las tres alternativas presentan afecciones muy similares.

Tras realizar una valoración cuantitativa y cualitativa de las alternativas, el promotor estimó que las alternativas a desarrollar deberían ser la 1E y la 3F.

No obstante, una vez analizado el contenido del informe emitido por la Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad de la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de Murcia, el promotor, a tenor del mayor impacto producido por la alternativa 3F sobre el LIC «Río Mula y Pliego», decide que las alternativas a desarrollar para su construcción deben ser la 1E y la 3A.

5. *Impactos significativos de la alternativa elegida*

Los principales efectos ambientales del proyecto como consecuencia de la implantación de la infraestructura, así como las principales medidas preventivas y correctoras propuestas, tanto en el estudio de impacto ambiental y en el estudio complementario, como en las conclusiones obtenidas durante los dos procesos de Información Pública, se resumen a continuación:

Espacios protegidos y hábitats prioritarios. El lugar de importancia comunitaria (LIC) río Mula y Pliego ES6200045 será atravesado por la traza del arco noroeste (3A). Además, en el trazado de los dos arcos se encuentran los siguientes hábitats prioritarios según la Directiva 92/43/CEE:

1520: vegetación gipsícola ibérica (*Gypsophiletalia*), la cual se verá afectada por el arco Noroeste (3A).

6220: zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea, que serán atravesadas por ambos arcos.

Respecto a estos espacios, el promotor estima que en la fase de proyecto se pueden introducir ajustes de trazado y de estructuras que minimicen las ocupaciones, o rectificaciones en determinados elementos de los viaductos, como la situación de sus pilas y estribos.

Por lo que respecta a los hábitats, el promotor propone minimizar la afección mediante el jalonamiento de las zonas de ocupación.

Hidrología superficial: La traza de ambos arcos atraviesa diversos cauces de distinta envergadura y naturaleza, por lo que el trazado puede suponer un obstáculo en el natural discurrir de las aguas, lo que resultaría ser un peligro para la vía y sus inmediaciones.

El promotor expresa que se realizarán los drenajes transversales de trazado, que permitan evitar las inundaciones motivadas por el efecto barrera de la infraestructura sobre la escorrentía. Se construirán viaductos como los de los ríos Mula y Segura.

Faun: En el humedal que forman las lagunas de la depuradora de Alguazas y el Salar Gordo, albergan una importante comunidad de aves acuáticas.

En los planos del estudio de impacto ambiental, el promotor muestra como ninguno de los dos arcos a desarrollar afectan a dichas zonas.

Geología: El promotor señala que dentro de los corredores propuestos tan sólo se encontraría el Lugar de Interés Geológico denominado Sierra de la Espada-Serreta de la Complica. Según la representación gráfica de sus coordenadas, la actuación no parece afectarle. A este respecto el promotor expresa que se ha tenido en cuenta esta zona de interés geológico a la hora de proponer los trazados.

Patrimonio cultural: La traza del Arco Noroeste (3A) afectará a los yacimientos arqueológicos inventariados como:

AR-1, denominado Salar de los Martínez, en el P.K. 3+500.

VS-1, conocido como el yacimiento de Captagua, en el P.K. 5+800.

En estos casos, el promotor contempla las siguientes medidas:

Prospección intensiva del trazado en una banda de 400 m con el objetivo de identificar nuevos yacimientos que pudieran verse afectados por las obras, y a concretar la afección de los ya conocidos.

En el caso de que se localicen nuevos yacimientos susceptibles de afección se programará un plan de actuación, preventivo y/o compensatorio, de acuerdo con la Administración competente.

Como actividades arqueológicas se propone:

Sondeos arqueológicos valorativos o de comprobación.

Excavación arqueológica en extensión.

Señalización y jalonamiento temporal de bienes culturales.

Vías pecuarias. El cordel de los Valencianos es atravesado por el arco norte (1E).

El promotor ha contemplado la reposición de la funcionalidad del cordel mediante paso superior del trazado de la carretera.

Ruido. Este tipo de infraestructuras puede influir negativamente en las zonas pobladas más cercanas debido al aumento del ruido que se produce en su zona de influencia, debido al tráfico rodado.

De acuerdo con el estudio de ruido que incluye el estudio de impacto ambiental, el promotor propone instalar pantallas absorbentes de mínima ocupación en planta, modulares, de cimentación sencilla y rápida instalación, a lo largo de una serie de tramos que se iniciarán 100 m antes y terminarán 100 m después de las viviendas afectadas. Tanto el dimensionamiento de las pantallas como los emplazamientos definitivos se deberán concretar en la fase de proyecto, teniendo en cuenta los ajustes definitivos de trazado que se realicen en ella. En el estudio de impacto ambiental se han propuesto las siguientes pantallas acústicas:

Tramos de Pantallas Antirruído Alternativa 3A

P.K. Inicio	P.K. Fin	Lado calzada
0 + 600 con A-30	0 + 900 con A-30	Izquierdo/derecho
1 + 000	1 + 200	izquierdo
1 + 500	1 + 800	Izquierdo
3 + 500	3 + 700	derecho
6 + 450	6 + 700	derecho
12 + 600	12 + 850	izquierdo
13 + 200	13 + 500	Izquierdo/derecho
15 + 500	15 + 700	derecho
15 + 950	16 + 200	derecho
16 + 900	17 + 150	izquierdo/derecho

El promotor remarca que en caso de ser necesario se prolongará el espacio ocupado por estas para evitar la afección acústica a la población.

Infraestructuras existentes: Ambos trazados a realizar pueden afectar a la variante ferroviaria de Alcantarilla y a la antigua línea Murcia-Caravaca, actualmente abandonada, pero posible vía verde. Además el arco noroeste puede afectar a la línea Chinchilla-Cartagena.

El promotor indica que se mantendrá la continuidad del antiguo ferrocarril a Caravaca mediante pasos inferiores. La futura variante de Alcantarilla no intersecta con ninguno de los arcos. La línea Chinchilla-Murcia se cruza con un viaducto similar al actual de la A-7 sobre el río Segura.

Préstamos y vertederos: Respecto a los volúmenes de desmonte y terraplén, el promotor ha realizado la siguiente estimación:

Volúmenes	1E	3A
Desmonte (m ³)	3.900.723	3.414.666
Terraplén (m ³)	3.076.887	3.142.849
Balance tierra sobrante (m ³)	788.492	337.817

Para minimizar las posibles afecciones que se puedan derivar de la ubicación de estas zonas, el promotor establece una serie de medidas preventivas.

A la hora de emplear vertederos se siguen los siguientes criterios en el orden que se detalla a continuación:

1. Vertedero en la misma zona de préstamo.
2. Lugares de extracción abandonados en el ámbito de estudio o en su entorno.
3. Nuevos emplazamiento para vertederos.

En caso de utilizarse nuevos vertederos, y para la definición de las zonas de préstamos de entre las siete propuestas en el estudio de impacto ambiental, se tendrán en cuenta los siguientes criterios de exclusión:

Considerar una distancia mínima de 500 m a zonas residenciales.

No afectar a espacios naturales protegidos ni zonas de interés botánico y/o faunístico.

Evitar zonas de vegetación arbórea.

No afectar a montes de utilidad pública.

No afectar a yacimientos arqueológicos ni bienes de interés cultural.

Considerar el planeamiento urbanístico de los términos municipales.

No afectar a cauces de ríos y ramblas de entidad.

6. *Cuadro sintético de relación entre estos impactos y las medidas correctoras que a continuación se detallarán*

Impactos ambientales	Medidas correctoras
Espacios protegidos y hábitats prioritarios .	El promotor prevé la mínima ocupación de estos espacios.
Hidrología superficial	El promotor llevará a cabo las infraestructuras de drenaje necesarias para dar continuidad al drenaje superficial.
Fauna	Los trazados escogidos evitan la afección a la depuradora de Alguazas y el Salar Gordo, considerados como humedales.
Geología	El promotor indica que el proyecto no afecta al Lugar de Interés Geológico: Sierra de la Espada-Serreta de la Complica.
Patrimonio cultural	Se han especificado medidas de prospección intensiva y un plan de actuación en caso de que se localicen nuevos yacimientos.
Vías pecuarias	Se restablecerá la funcionalidad del cordel de los Valencianos.
Ruido	Se implantarán pantallas absorbentes de mínima ocupación en las zonas sensibles.
Infraestructuras existentes	Se mantendrá la continuidad de las líneas ferroviarias interceptadas.
Préstamos y vertederos	Se establecen una serie de zonas de exclusión donde no se podrán ubicar préstamos y vertederos.

7. Condiciones al proyecto

Además de las medidas preventivas y correctoras propuestas y aceptadas por el promotor durante todo el proceso de evaluación de impacto ambiental, se deberán cumplir las siguientes:

Los principales valores del LIC denominado río Mula y Pliego, se corresponden con la presencia de murciélago patudo, murciélago ratonero grande y murciélago ratonero mediano, todos ellos muy dependientes de cuevas y galerías. Por ello se considera

primordial que se verifique la ausencia de cuevas u otras oquedades en los emplazamientos definidos para los estribos del viaducto. Si fuera preciso, en el proyecto de construcción se ajustará su trazado y la ubicación de los estribos y pilas de manera que se minimice la afección a los valores del LIC.

Todas las obras de drenaje y estructuras que interfieran con cauces, han de estar dimensionadas de modo que puedan desaguar avenidas extraordinarias de acuerdo con las indicaciones de la Confederación Hidrográfica del Segura.

El proyecto constructivo cumplirá las especificaciones recogidas en el documento de prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales, publicado por el Ministerio de Medio Ambiente (2007), con el objeto de dotar a la vía de un nivel adecuado de permeabilidad para la fauna.

Además de las medidas de revegetación incluidas en el estudio de impacto ambiental y en el estudio complementario, el promotor del proyecto, en coordinación con la Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad de la Región de Murcia, realizará un estudio que permita establecer medidas para compensar las afecciones a los hábitats naturales de interés comunitario afectados, debiéndose detallar en la fase de proyecto las especies a emplear en cada caso. También se estudiarán medidas para la protección de dos especies destacadas por la Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad en su informe e incluidas como vulnerables en el catálogo regional de flora protegida: *Periploca angustifolia* y *Rhammus lycioides*.

Si bien el estudio de impacto ambiental solo detecta la afección al cordel de Los Valencianos, de acuerdo con el informe de la Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad, el arco norte atraviesa además del mencionado cordel la Vereda de Los Cuadros; y el arco noroeste la Cañada Real de los Cabañiles. De confirmarse este extremo, todas estas vías deberán ser repuestas.

En el desarrollo de las obras el promotor notificará al organismo autonómico competente cualquier hallazgo arqueológico o paleontológico que se produzca.

Independientemente de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, el proyecto constructivo incluirá un estudio de ruido, que permita determinar con mayor precisión los niveles sonoros que se producirán durante la fase de explotación en la población, con arreglo a lo establecido en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido y en el Real Decreto 1367/2007 que la desarrolla. Se prestará especial atención a la zona ubicada en el inicio de arco noroeste, junto a la A-30, y en las viviendas en el límite de Lorquí y Archena. En caso de superarse los niveles permitidos por la legislación vigente, se deberán adoptar las medidas correspondientes, como puede ser la instalación de pantallas acústicas, muros de tierra revegetados y/o la utilización de pavimentos absorbentes acústicos para reducir los niveles sonoros.

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 Carreteras, 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).

8. *Especificaciones para el seguimiento ambiental*

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental en el que se detallan todas las especificaciones necesarias para un adecuado seguimiento ambiental de la obra. Los aspectos objeto de vigilancia más destacados son:

Controles previos a la ejecución de los trabajos:

Prospección arqueológica.

Estudio de ruido.

Diseño de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental y paisajística.

Vigilancia durante la fase de ejecución de las obras:

Vigilancia de la correcta delimitación del perímetro de la obra.

Control de los movimientos de tierras y maquinaria.

Vigilancia de las ocupaciones temporales durante la obra.

Vigilancia de la ejecución de puentes o viaductos.

Vigilancia de la ejecución de vertederos y zonas de préstamo.

Vigilancia de las medidas de revegetación.

Vigilancia de medidas de protección para la fauna.

Vigilancia del patrimonio cultural.

Ejecución de pantallas antirruído.

Medidas para asegurar la continuidad de la permeabilidad.

Acabado y limpieza final.

Vigilancia de la aparición de impactos:

Actuación arqueológica.

Prevención de la erosión y de la inestabilidad del terreno.

Protección del sistema hidrológico.

Efectos no previstos sobre vegetación, fauna y población.

Vigilancia en la fase de funcionamiento:

Control de niveles de ruido.

Labores de mantenimiento de las áreas restauradas.

Control de la permeabilidad para la fauna.

Seguimiento de la mortalidad de vertebrados por atropello.

Vigilancia relativa a la aparición de situaciones o impactos no previstos.

El promotor del proyecto designará un equipo que estará compuesto por dos titulados superiores especializados en las materias objeto de vigilancia. Este equipo contará con auxiliares en los momentos en que el trabajo lo haga necesario, así como el apoyo de la oficina técnica que precisen.

Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el «Boletín Oficial del Estado» en el que se publica la declaración de impacto ambiental.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Variante noroeste de Murcia (Murcia) concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativas 1E y 3A, propuestas por el promotor, para los arcos norte y noroeste respectivamente 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 Dirección General de carreteras, Ministerio de Fomento, para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 9 de junio de 2009.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

