

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 16685** *Resolución de 30 de julio de 2025, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Proyecto de construcción de ampliación de plataforma para prolongación de carril derecho de la MU-31 en la confluencia con la A-30 en Murcia (Murcia)».*

#### Antecedentes de hecho

Con fecha 7 de marzo de 2024, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de la tramitación del procedimiento de evaluación ambiental simplificada del «Proyecto de construcción de ampliación de plataforma para prolongación de carril derecho de la MU-31 en la confluencia con la A-30. T.M. de Murcia. Provincia de Murcia», remitida por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, como promotor y órgano sustantivo.

El objeto del proyecto es mejorar la confluencia de la A-30 con la MU-31, mediante la prolongación del carril derecho de la autovía MU-31 en su ramal de conexión con la A-30, para obtener una sección transversal de 5 carriles a lo largo de 800 m, que permita una mayor fluidez del tráfico y seguridad de los usuarios durante el tramo de incorporación.

Con fecha 15 de abril de 2024, se realiza el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

La siguiente tabla recoge los organismos y entidades consultados y si han remitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Asociación de Naturalistas del Sureste.	No
Ayuntamiento de Murcia.	Si
Confederación Hidrográfica del Segura. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Si
Delegación del Gobierno en Murcia.	Si
Dirección General de Carreteras. Consejería de Fomento e Infraestructuras. Región de Murcia.	Si
Dirección General de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente, Universidades, Investigación y Mar Menor. Región de Murcia.	No
Dirección General de Movilidad y Transportes. Consejería de Fomento e Infraestructuras. Región de Murcia.	No
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Consejería de Interior, Emergencias y Ordenación del Territorio. Región de Murcia.	Si
Dirección General del Agua. Consejería del Agua, Agricultura, Ganadería y Pesca. Región de Murcia.	Si
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Turismo, Cultura, Juventud y Deportes. Región de Murcia.	Si
Dirección General de Seguridad y Emergencias. Consejería de Interior, Emergencias y Ordenación del Territorio. Región de Murcia.	Si
Ecologistas en Acción (Confederación Nacional).	No

\* No consultado durante el trámite de información pública.

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ecologista en Acción (Murcia).	No
Greenpeace.	No
Instituto Geológico y Minero de España (IGME).	Si
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Si
SEO/Birdlife.	No
Servicio de Fomento del Medio Ambiente y Cambio Climático. Dirección General de Patrimonio Natural y Acción Climática. Consejería de Medio Ambiente, Universidad, Investigación y Mar Menor. Región de Murcia.	Si*
Sociedad Española de Conservación de los Murciélagos (SECEMU).	No
Subdirección General de Montes y Áreas Protegidas. Dirección General de Patrimonio Natural y Acción Climática. Consejería de Medio Ambiente, Universidad, Investigación y Mar Menor. Región de Murcia.	Si
Subdirección General de Planificación, Biodiversidad, Caza y Pesca Fluvial. Dirección General de Patrimonio Natural y Acción Climática. Consejería de Medio Ambiente, Universidad, Investigación y Mar Menor. Región de Murcia.	Si
WWF Adena.	No

\* No consultado durante el trámite de información pública.

Con fecha 10 de junio de 2024, se requieren, a través de sus órganos jerárquicamente superiores, los informes de la Dirección General de Patrimonio Cultural, de la Dirección General de Seguridad y Emergencias, de la Dirección General de Medio Ambiente, de la Subdirección General de Montes y Áreas Protegidas y de la Subdirección General de Planificación, Biodiversidad, Caza y Pesca Fluvial, todas ellas de la Región de Murcia, y de la Confederación Hidrográfica del Segura.

Como consecuencia del resultado de las consultas y del análisis técnico realizado, con fecha 8 de noviembre de 2024, se traslada al promotor la existencia de posibles impactos en la zona de actuación, que podrían evitarse o descartarse ampliando la información del documento ambiental, e incorporando al proyecto determinadas prescripciones.

Con fecha 5 de diciembre de 2024, el promotor comunica a esta Dirección General la imposibilidad de responder al requerimiento anterior en el plazo otorgado, solicitando una prórroga de tres meses. En consecuencia, esta Dirección General, en virtud del artículo 22.1, letra a) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común, acuerda, con fecha 17 de diciembre de 2024, la suspensión del procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada hasta la aportación de la información solicitada.

Con fecha 27 de febrero de 2025, el promotor remite la respuesta al requerimiento, aceptando expresa e íntegramente las modificaciones propuestas, las cuales pasan a integrar la versión final del documento ambiental sobre la que versa el presente procedimiento.

Analizada la documentación obrante en el expediente y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la sección 1.ª del capítulo II, del título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a) Características del proyecto:

La actuación prevista consiste en la mejora de la confluencia de la A-30 con la MU-31, mediante la prolongación de 835 m del carril derecho de la autovía MU-31 en su ramal de conexión con la autovía A-30. Para ello, se creará un carril de confluencia o bifurcación de ancho constante de 3,50 m y un arcén exterior de ancho variable entre

los 2,50 m y 1,50 m. Después de la confluencia, se mantendrán cuatro carriles en una longitud de 500 m y, posteriormente, se suprimirá un carril con una cuña de longitud de 250 m. Los trabajos se llevarán a cabo en la plataforma ya existente, sin afectar a los terrenos naturales colindantes, aprovechando el actual sobreebanco localizado junto al arcén derecho hasta el p.k. 151+600 de la autovía A-30.

Durante la fase de construcción, se realizará el despeje y desbroce del terreno colindante, previo a la ejecución de la explanada y el firme. Además, será necesario realizar una serie de obras complementarias tales como el desmontaje y reinstalación posterior de los sistemas de contención y del cerramiento, el hormigonado de la cuneta perimetral, el retranqueo y ampliación de la pantalla acústica por la zona sur hasta llegar a los 170 metros, la reposición de servicios afectados y la adaptación de la señalización vertical y horizontal a la nueva configuración de la vía.

El documento ambiental analiza varias alternativas. En primer lugar, descarta la no actuación debido a que la confluencia actual es incompleta, dando lugar a pérdidas y apariciones de carril por la izquierda que genera confusión a los conductores. A continuación, se analizan tres alternativas de trazado, que se diferencian principalmente por la longitud necesaria para realizar la ampliación de la plataforma, siendo de 800 m en la alternativa 1, de 1.120 m en la alternativa 2 y 1.200 m en la alternativa 3. Mediante análisis multicriterio basado en la funcionalidad viaria y la viabilidad ambiental, territorial y económica, el promotor selecciona la alternativa 1, al ser la opción que permite cumplir con el objetivo buscado con la menor longitud y, por tanto, el menor impacto.

El documento ambiental del proyecto con código 20240058 se encuentra a disposición del público en el siguiente enlace:

<https://sede.miteco.gob.es/portal/site/seMITECO/navServicioContenido>

b) Ubicación del proyecto:

El ámbito de actuación del proyecto se encuentra comprendido entre los pp.kk. 150+800 y 151+550 de la autovía A-30, en el término municipal de Murcia de la región de Murcia.

El proyecto se localiza dentro del Parque Regional Carrascoy y El Valle, en la zona del Puerto de la Cadena. Se trata de un área montañosa con pendientes pronunciadas, afloramientos rocosos en la parte más elevada y bosques frondosos de pino carrasco con manchas de carrascales que van creciendo a medida que aumenta la altitud. En las zonas más bajas predomina la vegetación frondosa de sotobosque. Asimismo, el proyecto se adentra 45 metros en el LIC ES6200002 Carrascoy y el Valle y se sitúa a 60 m de la ZEPA ES0000269 Monte El Valle y Sierras de Altaona y Escalona, designada para la protección del búho real (*Bubo bubo*), y a 300 m del Área Potencial del Plan de Recuperación del Águila perdicera (*Aquila fasciata*).

Por otra parte, aparecen tres especies de flora incluidas en el Catálogo Regional de Flora Silvestre Protegida de la Región de Murcia en el ámbito del proyecto: *Ziziphus lotus* (Vulnerable), *Tamarix canariensis* (Vulnerable) y *Crataegus monogyna* (De interés especial) y nueve tipos de HICs, dos de los cuáles son prioritarios (6220\* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypoidetea y 3170\* Estanques temporales mediterráneos).

En lo que respecta a la hidrología, la actuación se ubica en la cuenca hidrográfica del Segura, colindando con la rambla del Puerto, un curso de agua superficial esencial para la fauna, ya que se trata de uno de los únicos puntos de agua permanentes del Parque Regional.

Además, la zona de actuación se encuentra dentro de la delimitación del entorno de protección de los Castillos de la Asomada y Portazgo. También se observan otros elementos patrimoniales en las proximidades como el Castillo del Puerto de la Cadena (Bien de Interés Cultural).

c) Características del potencial impacto:

c.1. Efectos sobre la atmósfera, la calidad del aire y el cambio climático.

Durante la fase de construcción, se generará un incremento en las emisiones de polvo, partículas en suspensión y gases de combustión por los movimientos de tierras y el tráfico de maquinaria. Además, en la fase de explotación se producirá la emisión de contaminantes atmosféricos por el tráfico de vehículos propio de la actividad proyectada, aunque se verá reducida por la disminución de la congestión del tráfico prevista tras la obra.

El documento ambiental propone las siguientes medidas: garantizar el correcto mantenimiento de la maquinaria y los vehículos, el riego de superficies, cubrir la carga de los camiones y los materiales acopiados, y limitar la velocidad de circulación.

Por otra parte, también se prevé un incremento del ruido tanto en la fase de construcción como en la de explotación, aunque, según el documento ambiental, la distancia a los núcleos de población y las medidas propuestas (instalación de nuevas pantallas acústicas, correcto mantenimiento de la maquinaria, suspensión de los trabajos entre las 21:00 h y las 8:00 h) reducirá el impacto notablemente.

El Ayuntamiento de Murcia recuerda en su informe un conjunto de prescripciones relativas a la protección de la atmósfera y a la contaminación acústica procedentes de su normativa que el promotor ha asumido expresamente en el documento ambiental.

Por su parte, la Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico informa que se debe asegurar la resiliencia de la infraestructura frente al cambio climático adoptando las medidas de adaptación necesarias tras la realización del oportuno análisis de riesgos y recuerda la necesidad de calcular la huella de carbono de la actuación y proponer alternativas para reducirla y compensarla. En esta línea, la Dirección General de Patrimonio Natural y Acción Climática de la Región de Murcia solicita que se realice un cálculo de la pérdida de reservas de carbono que no pueda recuperarse, estableciéndose el objetivo de conseguir una compensación del 100 % de esta pérdida; y de la huella de carbono de alcance 1, asociada a las emisiones de la ejecución material de las obras, debiéndose lograr una reducción o compensación del 37,7 % de las citadas emisiones.

El promotor ha añadido tres anexos en el documento ambiental en los que incluye un estudio de la resiliencia del proyecto frente al cambio climático, un estudio de compensación de pérdida de reservas de carbono y otro de compensación/reducción de emisiones de alcance 1; y en los que se incorporan medidas adicionales que serán incluidas en el proyecto constructivo.

c.2. Efectos sobre la geomorfología y los suelos.

El relieve se verá modificado por las acciones de nivelación del terreno y el hormigonado de las cunetas durante la fase de construcción que, no obstante, generarán un impacto leve al producirse en el sobreebanco del arcén existente. También se producirá afeción al suelo debido a su compactación por el trasiego de maquinaria y la cimentación de la superficie, se generarán residuos procedentes del mantenimiento de la maquinaria y podrían producirse vertidos accidentales.

Las medidas previstas por el promotor consisten en: asegurar el correcto balizamiento de las zonas a ocupar, evitar el depósito de residuos en caminos y accesos, la creación de una cuneta longitudinal que recoja el agua procedente de los desmontes para evitar la erosión, la construcción de un murete a pie del terraplén para disminuir la pendiente, fijar los taludes y terraplenes con vegetación autóctona y acopiar y almacenar correctamente la tierra vegetal para las labores de revegetación posterior.

El Ayuntamiento de Murcia recoge en su informe varias indicaciones acerca de la gestión de residuos, como la obligación de retirarlos por la ruta más adecuada para evitar molestias a la población y afeción al tráfico, y otras medidas procedentes de la normativa nacional y local, que el promotor ha incluido en el documento ambiental.

La Subdirección General de Planificación, Biodiversidad, Caza y Pesca Fluvial de la Dirección General de Patrimonio Natural y Acción Climática de la Región de Murcia informa que en el documento ambiental no quedan bien definidos la superficie de afección del proyecto, las áreas afectadas por los trabajos de nivelación, la ubicación de las zonas de acopio de materiales y los nuevos accesos, si fueran necesarios.

El promotor responde que no será necesaria la apertura de nuevos accesos y no se prevé la formación de taludes y terraplenes, siendo los únicos movimientos de tierra previstos los necesarios para el cajeo en la vertical de la sección a construir. Además, aporta la cartografía con la ubicación de las instalaciones auxiliares.

### c.3. Efectos sobre la hidrología.

No se prevé la afección a ningún cauce natural, ni la ocupación de barrancos o zonas deprimidas próximas. Durante la fase de construcción, el impacto sobre la calidad de las aguas superficiales podría deberse a la ocurrencia de vertidos accidentales. En la fase de explotación, el impacto se reduce a la alteración del régimen de escorrentía superficial por la cimentación del suelo. Por otra parte, el promotor no prevé impactos sobre las aguas subterráneas, dado que gran parte de los materiales de la zona son impermeables e impiden la infiltración de agua de escorrentía.

El documento ambiental prevé la instalación de un vallado temporal para evitar la ocupación de la rambla del Puerto y sus efluentes, la construcción de canalizaciones impermeables provisionales para recoger las aguas residuales y de escorrentía, la impermeabilización de los lugares de acopio de maquinaria y el incremento de la vigilancia en zonas permeables o cercanas a cauces. El promotor solicitará las autorizaciones administrativas necesarias a la Confederación Hidrográfica del Segura previo al inicio de las obras en Dominio Público-Hidráulico.

La Confederación Hidrográfica del Segura informa que, dada la proximidad de la rambla del Puerto en la parte final del trazado, el promotor deberá elaborar una propuesta de delimitación del Dominio Público Hidráulico y sus zonas de protección asociadas y, en caso de que la ampliación suponga su ocupación, realizar un estudio hidrológico-hidráulico para la delimitación de la zona de flujo preferente y zona inundable. Además, deberá incluir en el documento ambiental medidas para minimizar el impacto ambiental sobre el Dominio Público Hidráulico y el régimen de corrientes.

El promotor responde que la ampliación prevista se llevará a cabo en Dominio Público Viario, sin implicar la ocupación adicional del Dominio Público Hidráulico. Las actuaciones situadas en la zona de policía del cauce se realizarán sobre la berma hormigonada existente, manteniéndose dentro de la valla de cerramiento actual, excepto en un tramo en el que se requiere el desplazamiento del cerramiento, sin que sea necesario generar un nuevo terraplén. Por otra parte, la única actuación prevista en la zona de servidumbre es el repintado de las marcas viales en el arcén existente. Asimismo, añade que la actuación no afectará a la hidrología de la zona ni a los procesos de escorrentía superficial, dado que drenará al sistema de drenaje de la autovía y que no se prevén movimientos de tierra significativos. En todo caso, el promotor se compromete a solicitar informe a la Confederación Hidrográfica del Segura sobre el proyecto constructivo.

### c.4. Efectos sobre la flora y los hábitats.

Durante la fase de construcción, se procederá al desbroce de la vegetación existente en el tramo proyectado y terrenos colindantes. Este desbroce se llevará a cabo fuera del periodo sensible para las especies de fauna y sin la realización de quemas.

Las principales medidas para la protección de la vegetación, previstas en el documento ambiental son: delimitar la zona de obras, balizar o trasladar los ejemplares de interés, limpieza periódica de la vegetación en caso de aparición de depósitos sólidos en las hojas, realizar una prospección de ejemplares de especies exóticas invasoras antes de las obras que, en caso de detectarse, se jalonarán y retirarán adecuadamente,

elaborar un plan de prevención de incendios y llevar a cabo la restauración vegetal de las zonas afectadas.

El Ayuntamiento de Murcia informa que, en el caso de localizarse ejemplares de especies protegidas del Catálogo Regional de Flora Silvestre Protegida de la Región de Murcia, se deberán tomar las medidas necesarias para su preservación, o dar cumplimiento a lo establecido en la autorización por el órgano competente de la Región de Murcia para su traslado o destrucción. El promotor ha incluido esta prescripción en el documento ambiental.

Por su parte, la Subdirección General de Planificación, Biodiversidad, Caza y Pesca Fluvial de la Región de Murcia informa que el documento ambiental no define adecuadamente la superficie de vegetación afectada por el proyecto. Además, informa de la presencia de formaciones incipientes de caméfitos dominados por *Sedum sediforme*, que conformarían el HIC prioritario 6110\* Prados calcáreos kársticos o basófilos del Alysso-Sedion albi, que se deberán retirar para su uso posterior en la revegetación; e indica que el control de especies exóticas invasoras se debe extender durante toda la explotación de la infraestructura y establece una serie de indicaciones para realizar la eliminación de estos ejemplares.

El promotor aclara que las obras se restringen a los terrenos pertenecientes al Dominio Público Viario y aporta cartografía al respecto. Además, añade que el desbroce de vegetación se realizará en el tramo situado entre el P.K. 151+050 y el P.K. 151+360, para recrecer la explanada y la capa de firme y trasladar las pantallas acústicas, y en la zona del Castillo del Portazgo debido al desplazamiento de la valla de cerramiento; y que se realizará la restauración de la vegetación en las zonas no ocupadas permanentemente. El promotor también se compromete expresamente a eliminar las especies exóticas invasoras, conforme a las indicaciones realizadas por este organismo y a retirar las formaciones de *Sedum sediforme* para su uso posterior en la revegetación.

#### c.5. Efectos sobre la fauna.

La alteración de hábitats, las molestias por el ruido generado por las obras y el tránsito de maquinaria y el incremento de mortalidad por atropello o colisiones son los principales impactos a la fauna durante la fase de construcción. El documento ambiental indica que el impacto será mayor para aquellas especies que se encuentren en fases sensibles de su ciclo biológico o que tengan poca capacidad de desplazamiento, aunque considera que la mayor parte de la fauna se trasladará a zonas próximas.

En la fase de explotación, se podrán producir molestias a la fauna por el ruido del tráfico, las emisiones a la atmósfera y un incremento del riesgo de mortalidad por atropellos. Además, se producirá la pérdida de áreas de reproducción o alimentación, afectando principalmente a pequeños mamíferos, reptiles y avifauna. No obstante, de acuerdo con el documento ambiental, se considera un impacto compatible dada la disponibilidad de ecosistemas similares en la zona a los que se pueda desplazar la fauna y la presencia actual del Puerto de la Cadena y el tránsito recurrente de vehículos por esta infraestructura.

El documento ambiental recoge una serie de medidas para la protección de la fauna como la realización de una prospección previa al inicio de las obras, la minimización o paralización de las obras en diciembre y enero (períodos de puesta del águila perdicera y búho real), la instalación de pantallas acústicas, el empleo de maquinaria y equipos poco ruidosos, no usar fuentes de luz artificial y evitar los trabajos nocturnos y las actividades más molestas en periodos de máxima actividad de la fauna.

Por otra parte, para evitar la mortalidad por atropellos, se prevé la instalación de pasos de fauna y sistemas de cerramiento, además de realizar desbroces periódicos para garantizar buena visibilidad. Asimismo, el promotor se compromete a realizar un estudio específico para la instalación de un cerramiento más adecuado o pasos de fauna específicos, en caso de detectar un alto índice de atropellos durante el seguimiento ambiental.

El Ayuntamiento de Murcia indica que las pantallas acústicas que se instalen deberán integrarse en el entorno natural que les rodea y deberán ser diseñadas para

evitar la colisión de aves en vuelo. El promotor ha incluido esta prescripción en el documento ambiental, sin concretar las características del diseño de las pantallas. Se añade una prescripción adicional según la cual las pantallas acústicas deberán ser opacas o contar con elementos opacos que las hagan visibles a la fauna.

Asimismo, el Ayuntamiento de Murcia indica que, conforme a su Plan General de Ordenación Urbana, no se podrán realizar obras durante los meses de marzo a agosto, salvo que un técnico competente certifique la inexistencia de nidos de especies silvestres en el área de actuación. En caso de localizarse un nido de una especie protegida, se solicitará la autorización correspondiente de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia para su traslado o destrucción. El promotor ha asumido expresamente esta prescripción en el documento ambiental.

No obstante lo anterior, este órgano ambiental considera que, dado que el proyecto se localiza a 300 m del Área Potencial del Plan de Recuperación del Águila Perdicera y a 60 m de la ZEPA ES0000269 Monte El Valle y Sierras de Altaona y Escalona, designada para la protección del búho real, para evitar las molestias a estas especies durante la fase de reproducción y cría, no se deben realizar actuaciones de obra durante el periodo comprendido entre diciembre y junio, lo cual se recoge como prescripción adicional.

#### c.6. Efectos sobre los espacios protegidos.

La actuación se llevará a cabo dentro de los límites del Parque Regional del Valle y Carrascoy, concretamente dentro de la Zona de Uso Público Vial. Además, se adentra 45 m en el LIC ES6200002-Carrascoy el Valle y se sitúa a 60 m de la ZEPA ES0000269-Monte El Valle y Sierras de Altaona y Escalona. Según el documento ambiental, aunque es esperable una afección directa derivada del proyecto propuesto, al tratarse de la ampliación de una infraestructura ya existente, el impacto se verá reducido. Durante la fase de explotación, se prevé un incremento de la presión sobre estos espacios debidos al aumento del tráfico en la zona. Los impactos sobre los elementos protegidos de estos espacios, las medidas adoptadas por el promotor y el resultado del trámite de consultas se recogen en los apartados correspondientes de esta resolución.

La Subdirección General de Planificación, Biodiversidad, Caza y Pesca Fluvial de la Región de Murcia informa que la actuación se produce en una Zona de Conservación Prioritaria según el Plan de Ordenación de Recursos naturales (PORN) del Parque Regional Carrascoy y El Valle, junto a la rambla de El Valle, en la que los movimientos de tierra y las ocupaciones no deben producirse.

El promotor confirma que las obras se restringen a los terrenos pertenecientes al Dominio Público Viario, aclarando que no se producirá ninguna afección a la rambla de El Valle y aporta cartografía al respecto. En el tramo de la actuación más cercano a este cauce, las actuaciones se realizarán aprovechando el sobre ancho existente en el arcén y no se producirán desbroces ni el desplazamiento de la valla de cerramiento existente.

#### c.7. Efectos sobre el paisaje.

La introducción de elementos visibles durante las fases de construcción y explotación supondrá un impacto negativo sobre el paisaje, aunque se considera un impacto leve en el documento ambiental debido a la presencia de la actual infraestructura viaria.

El documento ambiental propone como medidas para la protección del paisaje utilizar materiales, texturas y colores que se integren con el entorno, tanto en las pantallas acústicas como en las vallas, los muros y los sistemas de cerramiento, eliminar los elementos auxiliares y estructuras temporales al finalizar las obras y restaurar la cubierta vegetal en los márgenes de la carretera mediante el uso de especies autóctonas y la reutilización de la tierra vegetal acopiada previamente.

La Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Región de Murcia indica que los elementos auxiliares de la carretera y el tratamiento de sus márgenes deben mantener o mejorar el impacto paisajístico de la infraestructura actual,

integrándose en el entorno con tonos acordes al paisaje existente y manteniendo la cobertura vegetal actual.

Por su parte, la Subdirección General de Planificación, Biodiversidad, Caza y Pesca Fluvial de la Región de Murcia informa que en el documento ambiental no queda bien definida la superficie que será objeto de restauración de la cubierta vegetal. Además, indica que deben definirse con mayor detalle las técnicas de paisajismo a utilizar y los cuidados culturales posteriores, debiéndose favorecer a las especies arbustivas y herbáceas, y recomendado el uso exclusivo de *Pinus halepensis*, en caso de emplear especies arbóreas, debido a las condiciones climáticas y edafológicas del área de actuación. Además, las tareas de restauración deben garantizar que se evita la erosión en terraplenes y taludes y que se airea la capa más superficial del suelo para mejorar las condiciones de implantación del estrato herbáceo.

En su respuesta, el promotor detalla las superficies de restauración vegetal tras el proyecto, a lo que destina las áreas ocupadas temporalmente y otras zonas próximas pertenecientes al Dominio Público de la Autovía, sumando aproximadamente 15.618 m<sup>2</sup>. El promotor también se compromete expresamente a seguir las indicaciones de estos organismos en las labores de restauración, que quedan incluidas en el nuevo documento ambiental.

#### c.8. Efectos sobre el patrimonio cultural.

El tráfico de vehículos podrá generar un impacto sobre las condiciones de uso del patrimonio cultural que se localiza en las proximidades de la nueva infraestructura durante las fases de construcción y explotación. No obstante, no se prevé un impacto directo sobre los elementos patrimoniales limítrofes a la zona de actuación, debido a la aplicación de medidas preventivas y correctoras.

En caso de aparición de restos arqueológicos durante las obras, el promotor se compromete a paralizarlas y comunicar el hallazgo a la administración competente. Además, para garantizar la protección al Bien de Interés Cultural (BIC) Castillo del Portazgo, se evitará la ubicación de las instalaciones auxiliares y el tránsito de maquinaria en las zonas próximas y se realizará una supervisión arqueológica del mismo durante las obras.

El Ayuntamiento de Murcia solicita que el promotor aporte un estudio de afección e impacto sobre el patrimonio cultural resultado de una prospección arqueológica realizado por técnico competente, junto con la resolución de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Región de Murcia sobre dicho estudio.

Por su parte, la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Región de Murcia informa que, tras el análisis del estudio específico sobre el patrimonio cultural presentado, autorizó el proyecto por Resolución de 2 de septiembre de 2022, con el único condicionante de que deberá llevarse a cabo la supervisión arqueológica por técnico arqueólogo de los movimientos de tierra, en caso de que se lleven a cabo, autorizada por dicho organismo. El promotor ha asumido expresamente esta prescripción y ha remitido la memoria de la prospección arqueológica, como anexo del documento ambiental.

#### c.9. Efectos sobre montes de utilidad pública y vías pecuarias.

El proyecto se localiza colindante al área delimitada por el monte particular consorciado M0532 La Pinada y existen cuatro vías pecuarias en el ámbito de estudio (Cordel de los Valencianos, Cañada Real de Torreagüera, Colada del Camino del Soldado y Cordel de Fuente Álamo). No obstante, el documento ambiental no señala ningún impacto previsible sobre estos elementos.

La Subdirección General de Montes y Áreas Protegidas de la Región de Murcia indica que se debe realizar el trámite administrativo necesario para la ejecución de actuaciones en zonas de montes de utilidad pública, incluyendo la autorización para el empleo de maquinaria, y que a la finalización de los trabajos se deberán restaurar las

superficies afectadas que no formen parte de la vía y de la zona de servidumbre. Además, se deberá garantizar la integridad superficial y la continuidad del trazado de la Vereda de Fuente Álamo. El promotor se compromete a solicitar dichas autorizaciones e indica que no se prevé afección a superficies que no formen parte del Dominio Público Viarío o de su zona de servidumbre.

c.10. Efectos sobre población y bienes materiales.

La Delegación del Gobierno en Murcia informa de la existencia de canalizaciones que, aunque en desuso, podrían verse afectadas por la actuación y deberán ser repuestas. El promotor indica que no se prevé afección a la canalización, excepto en un tramo. En previsión de esta posible afección, se compromete a incluir una partida al respecto en el presupuesto del proyecto constructivo.

Por otra parte, la ubicación de las zonas de instalaciones auxiliares y de acopios de materiales implica el cierre del acceso y la ocupación de la zona de aparcamiento del Área recreativa Castillo de la Asomada, dificultando su uso por la población durante la ejecución de la obra. Para reducir esta afección, se deberá ajustar el periodo de ocupación de esta área al mínimo imprescindible, realizándose la colocación de los elementos auxiliares justo antes del inicio de la obra y retirándolos inmediatamente tras su finalización, lo cual se añade como prescripción adicional.

c.11. Vulnerabilidad del proyecto.

El documento ambiental incluye un análisis de la vulnerabilidad del proyecto ante el riesgo de accidentes graves o catástrofes, evaluándose los riesgos sísmicos, de erosión, de accidente por el tráfico de mercancías peligrosas, de inundación, de contaminación hídrica y atmosférica o la presencia de suelos contaminados.

Como conclusión, se indica que la zona de actuación se localiza en una zona de riesgo sísmico elevado. En cuanto al riesgo de erosión, las zonas limítrofes al ámbito de estudio poseen un riesgo de erosión laminar de 5 – 10 Tm/Ha/año, con zonas localizadas de orden mayor (20 – 50 Tm/Ha/año); mientras que la erosión potencial en la zona es de 20 – 50 Tm/Ha/año, con algunos puntos localizados en valores muy elevados (> 200 Tm/Ha/año). Además, en el documento ambiental se recoge que la A-30 presenta un tránsito de mercancías peligrosas elevado.

Por otra parte, la actuación prevista no se localiza en un área de riesgo de inundación para los periodos de retorno de 10,100 y 500 años, de contaminación hídrica, de contaminación atmosférica o con presencia de suelos contaminados.

La Dirección General de Seguridad y Emergencias de la Región de Murcia informa que el área de actuación atraviesa una zona de alto riesgo (ZAR) de incendio, por lo que se deben adoptar medidas especiales de protección contra los incendios durante la fase de construcción. En respuesta, el promotor incluye en el documento ambiental diversas medidas como la elaboración de un protocolo de actuación en caso de incendio, garantizar la capacitación y la disposición de equipos de extinción, crear zonas de seguridad y cortafuegos; y realizar podas, eliminar restos de vegetación y riegos preventivos.

En todo caso y al igual que los aspectos técnicos y el propio diseño del proyecto, la vulnerabilidad del mismo, en base al análisis realizado por el promotor, es un factor más a considerar en la decisión de autorización del proyecto por el órgano sustantivo. Respecto a la vulnerabilidad del proyecto frente a accidentes graves y/o catástrofes naturales, la presente resolución recoge, resume y traslada los pronunciamientos de las autoridades competentes en la materia y las cuestiones suscitadas en el procedimiento de participación pública para su valoración por el órgano sustantivo, como órgano competente en esta materia, previa autorización del proyecto.

c.12. Plan de vigilancia ambiental (PVA).

El documento ambiental incluye un plan de vigilancia ambiental para realizar el seguimiento de las medidas contenidas en el proyecto, que recoge los objetivos a conseguir y la forma de ejecutarlo mediante controles, el uso de indicadores y la elaboración de informes en sus distintas fases. También prevé la posibilidad de proponer nuevas medidas preventivas o correctoras en caso de detectar impactos imprevistos. El PVA se divide en dos fases: una primera que se corresponde con la ejecución de los trabajos de construcción y una segunda, que se corresponde con los primeros años de explotación de la nueva infraestructura.

Así, de forma previa al inicio de las obras, las medidas de control tienen como objetivo garantizar el correcto jalonamiento de la zona de ocupación del trazado y el marcado de las zonas excluidas, y asegurar la protección de la vegetación, los hábitats y la fauna, mediante una prospección previa para la detección de ejemplares, especialmente de especies protegidas.

Durante las obras, el PVA incluye actuaciones para: supervisar el estado del jalonamiento de la zona de actuación, controlar los niveles acústicos y de calidad del aire, asegurar la correcta retirada y almacenamiento de la tierra vegetal, garantizar la ausencia de vertidos accidentales al suelo, garantizar la protección de las formaciones vegetales y los ejemplares singulares más relevantes, y de la fauna y sus áreas más sensibles; y para vigilar la ejecución de las medidas para disminuir el riesgo de atropellos y las tareas de integración paisajística. El resultado de los seguimientos realizados y el análisis del grado de cumplimiento de las medidas se recogerá en informes semestrales.

Por último, durante la fase de explotación, el PVA contempla actuaciones encaminadas a garantizar la restauración de las zonas de ocupación temporal, la aplicación de las medidas de restauración vegetal y la realización del seguimiento de la mortalidad por atropellos o colisiones.

d) Prescripciones adicionales:

Del análisis técnico realizado por el órgano ambiental, se desprende que es necesario añadir al proyecto las siguientes prescripciones adicionales que el promotor deberá cumplir e integrar en el proyecto, junto con las demás medidas preventivas y correctoras contempladas en el documento ambiental y demás documentación complementaria generada. Ello no le exime de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales, que resulten legalmente exigibles, ni del cumplimiento de la legislación ambiental vigente.

1. Todas las actuaciones del proyecto, incluidos los lugares de acopio de materiales y de emplazamiento de las instalaciones auxiliares, se encontrarán dentro del Dominio Público Viario.

2. Se deberá ajustar el periodo de ocupación de las zonas de instalaciones auxiliares y los lugares de acopio, al mínimo imprescindible, realizándose la colocación de estos elementos justo antes del inicio de la obra y retirándolos inmediatamente tras su finalización.

3. Durante las obras, se deberá garantizar el acceso a las rutas de senderismo próximas al Área Recreativa Castillo de la Asomada, así como habilitar un espacio de aparcamiento para los usuarios de dicha Área Recreativa.

4. Se deberá disponer de medios técnicos y materiales cerca de los posibles puntos de derrame de sustancias peligrosas.

5. Para garantizar que no se producen molestias al águila perdicera y al búho real durante el periodo de reproducción y cría, no se podrán llevar a cabo actuaciones de obra entre diciembre y junio, ambos incluidos.

6. Para evitar la colisión de la avifauna, las pantallas acústicas deberán ser opacas o contar con elementos opacos que las hagan visibles a la fauna.

## Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la sección 2.<sup>a</sup> del capítulo II del título II de la citada norma.

El procedimiento se regula en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

El proyecto «Proyecto de construcción de ampliación de plataforma para prolongación de carril derecho de la MU-31 en la confluencia con la A-30. T.M. de Murcia. Provincia de Murcia», se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado b) de la Ley 21/2013, 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 8.1 b) del Real Decreto 503/2024, de 21 de mayo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General resuelve:

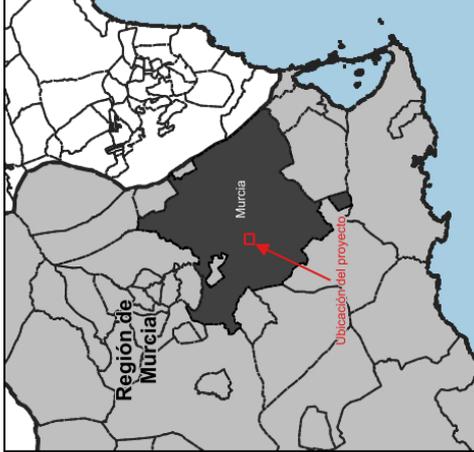
De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Proyecto de construcción de ampliación de plataforma para prolongación de carril derecho de la MU-31 en la confluencia con la A-30. T.M. de Murcia. Provincia de Murcia», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta resolución se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico ([www.miteco.es](http://www.miteco.es)).

De conformidad con el apartado 5, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 30 de julio de 2025.—La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

## AMPLIACIÓN DE PLATAFORMA PARA PROLONGACIÓN DE CARRIL DERECHO DE LA MU-31 EN LA CONFLUENCIA CON LA A-30. T.M. DE MURCIA. PROVINCIA DE MURCIA



### LEYENDA

**Proyecto**

- Alternativa 1 (Seleccionada)
- Alternativa 2
- Alternativa 3

**Espacios Naturales**

- Parque Regional Carrascoy y El Valle
- LIC Carrascoy y El Valle
- ZEPA Monte El Valle y Sierras de Altaona y Escalona

**Patrimonio cultural**

- Castillo de la Asomada
- Castillo de Portazgo
- Castillo de Puerto Cadena
- Entorno de protección de los castillos de La Asomada y Portazgo

