

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

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

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

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

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

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

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

## 2806

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

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

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

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

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

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

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

Las características básicas del proyecto son las siguientes:

Longitud del tronco (aproximada): 16 Km.

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

Características geométricas:

Calzada: ampliación carril de 3,50 m.

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

Arcenes interiores de 1,00 m.

Mediana: ancho variable.

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

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

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

La sistemática de ampliar la plataforma por mediana se repite a lo largo de todo el trazado, lo que permite conseguir una notable mejora de la funcionalidad de la autovía sin necesidad de recurrir a modificaciones sustanciales del trazado y nueva ocupaciones de terrenos adyacentes. Únicamente se afecta a terrenos fuera de la banda reservada en el Plan General de Ordenación Urbana de Murcia con la calificación de Suelo No urbanizable-Corredor de Infraestructuras en el desmonte existente en el tramo entre el p.k. 403+550 y el p.k. 404+000 y en alguna de las actuaciones de la remodelación del enlace de San Javier donde se ocupa una superficie aproximada de 12.300 m<sup>2</sup> cuya calificación es la de suelo rústico.

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

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

un terreno muy próximo a ella que será restaurado ambientalmente. El acercamiento de las calzadas permite poder ejecutar las obras de la cazada derecha desde la actual calzada izquierda y ejecutar la nueva calzada derecha desde el trazado actual de esta calzada sin tener que ocupar zonas cercanas a la rambla.

El impacto sobre la ZEPA es valorado en la documentación ambiental como compatible puesto que la actuación propuesta únicamente la afectará en un tramo de unos 200 m fuera de la banda reservada en el Plan General de Ordenación Urbana de Murcia con la calificación de Suelo No urbanizable-Corredor de Infraestructuras y en concreto en los pp.kk 403+880 y 403+960, ocupando unos 40-70 m<sup>2</sup> de superficie protegida. En la afección primera el desmonte tiene una altura máxima de 28 m con respecto a la rasante en el eje mientras que el segundo tiene 18 m de altura máxima. Como principales medidas correctoras y protectoras en la ZEPA se incluye el relleno de las excavaciones, recuperando el perfil del terreno previo a la intervención y procediendo al extendido de tierra vegetal; la plantación de especies arbóreas y arbustivas similares a las existentes en el entorno; la colocación de nidos en las zonas de la ZEPA cercanas al trazado; la colocación de comederos y abrevaderos en las zonas cercanas a los nidos; la colocación de majanos de piedra para dar cobijo a las especies que sirven de alimento a las aves y la restauración de la cubierta vegetal en zonas próximas o pertenecientes a la ZEPA, no afectadas por la obra, que se encuentran especialmente degradadas. Durante la fase de obras se procederá al jalonamiento de la zona de actuación para evitar la ocupación de terrenos que no sean los estrictamente necesarios y se prohibirá la ejecución de obras en las cercanías del Puerto de la Cadena durante los meses de marzo-junio. Por otro lado, el promotor propone que durante la fase de redacción del proyecto se estudie la viabilidad de disminuir estos desmontes mediante la modificación del talud y la disminución de las bermas.

En la documentación ambiental se estima que el incremento del tráfico a los efectos de impacto acústico no será significativo y será prácticamente existente al actual. Por otro lado, la Demarcación de Carreteras de Murcia tiene previsto llevar a cabo la instalación de pantallas acústicas en la A-30 desde el p.k. 391+000 hasta el p.k. 401+000 dentro del proyecto de «Instalación de pantallas acústicas en diversos tramos de la red de carreteras del Estado N-301, A-7, N-344» que abarca toda la zona urbana de este proyecto. El promotor propone una nueva longitud de apantallamiento de unos 350-400 m, en la margen derecha, entre los pp.kk. 403+500 y 403+900 para disminuir la afección a la urbanización «Casas del Portazgo». Se proponen medidas correctoras para minimizar el impacto acústico durante la fase de obras limitando el periodo de trabajo entre las 22 h-08 h en zonas cercanas a núcleos urbanos y controlando la maquinaria a utilizar.

El resto de los impactos sobre la atmósfera, geología y geomorfología, suelo, hidrología e hidrogeología, vegetación, fauna, paisaje y sistema socioeconómico y territorial, se valoran como compatibles y moderados, exceptuando el impacto sobre el Patrimonio Histórico que se considera crítico ya que las actuaciones en la mediana afectan directamente al recinto inferior del conjunto de castillos medievales del Portazgo (situado en el p.k. 404+000) que tienen consideración de BIC en virtud de la Disposición Adicional Segunda de la Ley de Patrimonio Histórico Español. No obstante, la solución que va a llevar a cabo el promotor, en la que se plantea el desmontaje y desplazamiento puntual de los restos del recinto inferior, recolocándolos en una nueva plataforma, adyacente a la actual, desplazada 20 m aprovechando que la calzada derecha se inutiliza, ha sido informada favorablemente por el Servicio de Patrimonio Histórico de la Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura de la Región de Murcia. Dicha Dirección General ha emitido una resolución de fecha 17 de noviembre de 2004 por la que autoriza el desmontaje y traslado puntual de los restos del recinto inferior del Castillo del Portazgo e indicando que, previo al inicio de las obras, se le deberá remitir para su aprobación el proyecto final, el cual deberá incorporar la construcción de un paso subterráneo por debajo del nuevo trazado de la autovía de dimensiones suficientes para el tránsito de personas (2,00 m x 2,00 m) que permita la conexión entre los recintos superior e inferior del Castillo de El Portazgo.

La Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura de la Región de Murcia ha emitido un informe de fecha 20 de diciembre de 2004 en el que se indica que, al solaparse este proyecto con el proyecto de construcción de la autovía MU-31. «Conexión sureste», y al haberse realizado un estudio sobre la incidencia del mismo sobre el patrimonio cultural, la prospección arqueológica del proyecto «Tercer carril de la autovía A-30. Tramo Puerto de la Cadena p.k. 395+000 al p.k. 411+000 (Murcia)» está sustancialmente realizada, puesto que en el resto del tramo, el trazado transcurre por el trazado preexistente y tan solo sería necesario efectuar una supervisión arqueológica durante la ejecución de las obras.

Entre las principales medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor están: la recuperación ambiental de los elementos auxiliares a las obras y de todas las zonas afectadas, especialmente la de los restos de firme abandonados mediante la demolición, descompactación,

laboreo, subsolado, escarificado, extensión de tierra vegetal y plantación; restauración fisiográfica de los taludes y elementos auxiliares de obra; revegetación de las superficies a restaurar; acondicionamiento de pasos inferiores para la fauna de pequeño tamaño; colocación de puertas de escape en el cerramiento de la autovía, acondicionamiento de salidas de los pasos inferiores; hidrosiembras en desmontes y terraplenes; plantaciones arbóreas y arbustivas en taludes; aplicación de riegos de sostenimientos para asegurar el arraigo de plantaciones; siembras y riegos en instalaciones de obra y viales para minimizar los problemas de polvo durante la fase de construcción; adecuación de las zonas de instalaciones de obras para evitar infiltraciones y contaminaciones en suelos; colocación de barreras de sedimentos, balsas de decantación y balsas filtrantes de depuración de tanques de intercepción de hidrocarburos para las zonas de impluvio de instalaciones de obras y aguas arriba de cauces; medidas preventivas para la vegetación centradas principalmente en evitar desbroces innecesarios, ajustar la banda exterior de la autovía, ajustar el ancho estricto de la mediana, ajustar la ubicación de elementos auxiliares, limitar los accesos a las obras y transplantar ejemplares notables; recuperación del suelo y reposición de servicios interceptados.

Para la elección de canteras y préstamos el promotor ha tenido en cuenta una serie de requisitos relacionados con la proximidad, la exposición a impactos visuales, el interés natural etc, restringiendo su utilización a las que poseen autorización y proyecto de restauración las cuales son identificadas en la documentación ambiental. Como vertederos se propone emplear las propias zonas de préstamos. Se presenta una cartografía de las zonas de exclusión en la que se identifican las zonas excluidas, zonas restringidas y zonas admisibles.

En el documento presentado como avance del plan de obra se recoge las medidas a llevar a cabo para evitar la afección ambiental durante la fase de obras en lo referente al trasiego de la maquinaria, instalaciones de obra, acopios de materiales, accesos a la obra y procedimiento de ejecución de las actuaciones. Los accesos a los distintos tajos se llevarán a cabo por la propia calzada, utilizando tanto los enlaces existentes como, en su caso, los caminos de servicio ya habilitados; las zonas de instalaciones y parques de maquinaria se ubicarán en una zona del trazado antiguo de la N-301, entre los pp.kk. 406+500 y 406+800 en la margen izquierda; para las zonas de acopios de materiales, se propone el uso de los espacios delimitados por los ramales de enlace entre la A-30 y la Ronda Sur, que son de titularidad pública y aseguran una buena comunicación con la traza en ambos sentidos; para la ejecución de las obras del enlace de San Javier se propone, el uso de los terrenos situados entre el tronco de la autovía y el ramal bidireccional; para las instalaciones del personas y aparcamientos provisionales se proponen el aparcamiento del enlace del Barrio del Carmen y aledaños. Se establece también el proceso de ejecución de la obra, estableciendo las fases de actuación de forma que se pueda mantener el tráfico en dos carriles por sentido como mínimo.

En la documentación ambiental se presenta un programa de vigilancia ambiental en el que se establece la responsabilidad del seguimiento; la metodología de seguimiento; las fases, distinguiendo entre controles previos, obras y explotación; aspectos e indicadores de seguimiento e informes.

El Ministerio de Medio Ambiente ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones:

Dirección General de Conservación de la Naturaleza (actualmente Dirección General para la Biodiversidad) (Madrid).

Confederación Hidrográfica del Segura (Murcia).

Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia (Actualmente Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio).

Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia (Actualmente Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio)

Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura de la Región de Murcia.

Se han recibido contestaciones del Excmo. Ayuntamiento de Murcia, de la Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura de la Región de Murcia y de la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia.

La Concejalía de Medio Ambiente y Personal del Excmo. Ayuntamiento de Murcia indica que el estudio de los niveles de ruido debería considerar no solo la zona urbana del comienzo del trazado sino también las urbanizaciones y viviendas diseminadas a distancia inferior a 200 metros de la infraestructura, hecho que se ha contemplado en la propuesta de apantallamiento recogida en la documentación ambiental, y deberá tener en cuenta los Planes Parciales aprobados. El diseño de las medidas correctoras considerará su adecuación estética e integración paisajística y el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, deberá incorporar campañas de mediciones. Por otro lado, considera necesario que se estudie el efecto que causará la ejecución de las actuaciones en el Parque Regional Carrascoy-El Valle, dada la impor-

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

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

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

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

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

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

**2807** *RESOLUCIÓN de 17 de enero de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto »Construcción del tercer carril en la autovía A-7. Tramo Elche-Crevillente«, de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

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

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

El proyecto de »Construcción del tercer carril en la Autovía A-7. Elche-Crevillente« se encuentra comprendido en el apartado k del grupo

9 del anexo II del Real Decreto Legislativo 1302/1986, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, otros proyectos: »Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente«.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 2.3 del citado Real Decreto Legislativo, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, con fecha de 7 de mayo de 2004, el documento ambiental del proyecto en el que se incluían sus características, ubicación y potenciales impactos al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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

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

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

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