



## Región de Murcia

### CONSEJERIA DE AGRICULTURA Y AGUA

**DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN, EVALUACIÓN Y CONTROL AMBIENTAL RELATIVA A UN PROYECTO DE OBRAS DE ACONDICIONAMIENTO DE LA CTRA. RM-532, EN EL TÉRMINOS MUNICIPALES DE CIEZA, RICOTE Y MULA A SOLICITUD DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS**

Visto el expediente número 216/09, seguido a la DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS, con domicilio en Plaza de Santoña, 6, 30071 – Murcia, con C.I.F: S-3011001-I, al objeto de que por este órgano de medio ambiente se dicte Declaración de Impacto Ambiental, según establece el Anexo I de la Ley 1/1995, de Protección del Medio Ambiente de la Región de Murcia, en su apartado 2.10.c), correspondiente a un proyecto de Obras de acondicionamiento de la ctra. RM-532, en los términos municipales de Cieza, Ricote y Mula, resulta:

**Primero.** Mediante escrito de fecha 2 de marzo de 2009, la Dirección General de Transportes y Carreteras remitió al órgano ambiental

documento inicial sobre las características más significativas del objeto de esta Declaración de Impacto Ambiental.

**Segundo.** La Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental ha consultado, según lo establecido en el artículo 8 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, a los siguientes órganos de las Administraciones Públicas afectadas y público interesado, la solicitud del Proyecto Obras de acondicionamiento de la ctra. RM-532, en los términos municipales de Cieza, Ricote y Mula, con el siguiente resultado:

CONSULTAS	RESPUESTAS
○ Ayuntamiento de Cieza	
○ Ayuntamiento de Ricote	
○ Ayuntamiento de Mula	
○ Confederación Hidrográfica del Segura	X
○ Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales	X
○ Dirección General de Regadíos y Desarrollo Rural	
○ Dirección General del Patrimonio Natural y Biodiversidad	X
○ Dirección General de Carreteras	
○ Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio	X
○ Ecologistas en Acción	X
○ Anse	

**Tercero.** Con fecha 11 de junio de 2009, desde la Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental se da traslado al promotor del informe sobre la amplitud y nivel de detalle del Estudio de Impacto Ambiental, así como copia de los informes evacuados en la fase de consultas.

**Cuarto.** La Dirección General de Carreteras, en fecha 8 de enero de 2010, certifica que la publicidad del Estudio de Impacto Ambiental del asunto referido, se ha realizado conforme a lo establecido en el artículo 9 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, mediante la publicación del mismo durante 30 días en el Boletín Oficial de la Región de Murcia nº 263, del viernes 13 de noviembre de 2009. Durante dicho periodo no se han presentado alegaciones.

Así mismo, certifica que se ha realizado el trámite de consultas a los organismos previamente consultados por el órgano ambiental y se ha recibido respuesta, que consta en el expediente, por parte de Confederación Hidrográfica del Segura (Registro de Entrada en la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio nº 76833 con fecha 18 de diciembre de 2009), de la Dirección General de Regadíos y Desarrollo Rural (con fecha 11 de diciembre de 2009), de la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales, y de Ecologistas en Acción (Registro de Entrada en la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio nº 195 con fecha 4 de enero de 2010), realizando algunas observaciones, que constan en el expediente, sin que se haya presentado ninguna otra alegación.

**Quinto.** Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, el proyecto solicitado se ha sometido a acuerdo de la Comisión Técnica de Evaluación de Impacto Ambiental, al objeto de

realizar la valoración de los impactos ambientales que ocasionaría este proyecto de Obras de acondicionamiento de la ctra. RM-532, en los términos municipales de Cieza, Ricote y Mula, en los términos planteados por el promotor referenciado.

Esta Comisión, reunida en convocatoria ordinaria el día 22 de diciembre de 2010, acuerda lo siguiente: <realizar declaración de impacto ambiental sobre la conveniencia de ejecutar el proyecto referido en el asunto, a los solos efectos ambientales, y con las condiciones que se recogen en el borrador de propuesta anexo al Acta, al que se añaden las condiciones del informe de cultura.>

**Sexto.** La Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental es el órgano administrativo competente para dictar esta Declaración de Impacto Ambiental, de conformidad con lo establecido en el Decreto nº 26/2011, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Agricultura y Agua (B.O.R.M. nº 51, de 3 de marzo de 2011).

**Séptimo.** El procedimiento administrativo para elaborar esta Declaración ha seguido todos los trámites legales y reglamentarios establecidos en el 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 la Ley 1/1995, de 8 de marzo, de Protección del Medio Ambiente de la Región de Murcia.

Vistos los antecedentes mencionados, las disposiciones citadas y las demás normas de general y pertinente aplicación, he tenido a bien:

## **DICTAR**

**Primero.** A los solos efectos ambientales se formula declaración de impacto ambiental informando sobre la conveniencia de ejecutar el proyecto de Obras de acondicionamiento de la ctra. RM-532, en los términos municipales de Cieza, Ricote y Mula, a solicitud de la Dirección General de Carreteras, de conformidad con las medidas protectoras y correctoras y el Programa de Vigilancia contenido en el Estudio de Impacto Ambiental presentado, debiendo observarse, además, las prescripciones técnicas incluidas en el Anexo de esta Declaración.

Esta Declaración de Impacto Ambiental favorable, se realiza sin perjuicio de tercero y no exime de los demás informes vinculantes, permisos, licencias o aprobaciones que sean preceptivos, para el válido ejercicio de la actividad proyectada de conformidad con la legislación vigente.

**Segundo.** Esta Declaración de Impacto Ambiental se hará pública en el Boletín Oficial de la Región de Murcia.

**Tercero.** El promotor del proyecto deberá comunicar al órgano ambiental con la suficiente antelación, la fecha de comienzo de la ejecución del mismo.

Esta Declaración de Impacto Ambiental caducará si no se hubiera comenzado la ejecución del proyecto en el plazo de cinco años. En tal caso, el promotor deberá iniciar nuevamente el trámite de Evaluación Ambiental del proyecto, previa consulta al órgano ambiental.

**Cuarto.** La decisión sobre la autorización o aprobación del proyecto se hará pública por el órgano que la haya adoptado, de acuerdo al

artículo 15 del texto refundido de la Ley de Evaluación Ambiental de Proyectos, aprobado por el Real Decreto legislativo 1/2008, de 11 de enero.

**Quinto.** Remítase a la Dirección General de Carreteras, como órgano de la Administración que ha de dictar la Resolución Administrativa de autorización o aprobación del proyecto.

Murcia, a 18 de abril de 2011

EL DIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACION,  
EVALUACION Y CONTROL AMBIENTAL,  
P.S. (ORDEN DE 18-4-2011)  
EL SECRETARIO GENERAL,

Fdo.: ~~Francisco Merono García~~



## ANEXO I

El proyecto que ha sido objeto de Evaluación de Impacto Ambiental consiste en las obras de acondicionamiento de la ctra. RM-532, carretera que pertenece a la red autonómica de carreteras de la Región de Murcia, con una longitud total de 25,8 km, conectando la población de Cieza con la Autovía del Noroeste atravesando los términos municipales de Cieza, Ricote y Mula. La zona de actuación del proyecto se inicia en el P.K. 2+870, punto donde conecta con el futuro enlace de la Ctra. RM-532 con la RM-B19, y termina en el P.K. 25+803, en el enlace con la Autovía del Noroeste, por lo que el tramo de carretera proyectado tiene una longitud de 22,93 km.

En cuanto al trazado actual de la carretera se pueden diferenciar dos tramos bien diferenciados de acuerdo con la orografía de la zona por donde discurre. El primero de ellos, una vez que la carretera sale de la llanura de inundación del Río Segura, y hasta el P.K. 13+000, es una carretera con una característica tipología de montaña que atraviesa la formación montañosa de la Sierra del Oro. En parte de este primer tramo la carretera se encuentra situada a media ladera con gran número de obras de drenaje transversal. En este tramo, es donde la carretera cruza varias ramblas y barrancos mediante puentes (Barranco de Meco, Ramblilla de los Prados) y obras de fábrica. El segundo tramo comprende desde el P.K. 13+000 y hasta el final de la carretera P.K. 25+803, en el enlace con la Autovía del Noroeste. En este sector el trazado tiene alineaciones rectas de gran longitud debido a un relieve suave donde se extienden los llanos esteparios del Cagitán y Ardal.

La carretera presenta una sola calzada con un carril para cada sentido y una anchura media variable, entre 6 y 8 m. (en cuanto al aglomerado se refiere), aunque los últimos 3 Km. hasta la Autovía del Noreste el ancho

es de 10 m. Las velocidades de proyecto son las siguientes: 60 km/h entre los PP.KK. 2+870 y 8+600, 40 km/h entre los PP.KK. 8+600 y 11+300 y de 80 km/h entre los PP.KK. 11+300 y 25+803. Para resolver las distintas intersecciones con carreteras y caminos, se han proyectado tres tipos de intersecciones: tres glorietas, intersecciones en T con lágrima central, y por último, Intersección en T con carril central de espera. La descripción de las distintas intersecciones se describen en la página 8 del Estudio de Impacto Ambiental de septiembre de 2009.

En el Plano nº 1 "Situación y Emplazamiento" del Estudio de Impacto Ambiental de septiembre de 2009 se recoge la localización del tramo de carretera a acondicionar, y en el Plano nº 2 "Planta General" del citado Estudio de Impacto Ambiental se detalla el trazado de la carretera.

Las características principales del proyecto se describen en el apartado 2. "Descripción del proyecto y sus acciones", en las página 7-12 del Estudio de Impacto Ambiental (septiembre de 2009).

Según los datos que se recogen en el informe de fecha 1 de julio de 2010, de la Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad, el proyecto transcurre por los parajes naturales de los Llanos del Cagitan y la Sierra del Oro, los cuales pertenecen a la ZEPA ES0000265 "Sierra del Molino, Embalse del Quipar y Llanos del Cagitan". El proyecto también atraviesa el LIC ES6200004 "Sierras y Vega Alta del Segura y Ríos Álhrabe y Moratalla". Las obras afectarán a 6 hábitats de interés comunitario, algunos clasificados como prioritarios y endémicos, destacando las comunidades de vegetación gipsícola endémicas. También informa que las obras pueden afectar a poblaciones de especies de aves esteparias, y a sus áreas de nidificación, cría y campeo, en concreto al Alcavarán (*Burhinus oedicnemus*) y el Sisón (*Tetrax tetrax*), y

especialmente al Cernícalo Primilla (*Falco naumanni*). De igual modo informan que existe afección a los Montes Públicos catalogados: Las Herméticas CUP nº 152 y Sierra del Oro CUP nº 47. En cuanto a la flora, informa que en la zona de actuación presentan su óptimo biogeográfico y es probable la presencia de especies de flora protegida, así como la presencia de árboles y arboledas significativas en los márgenes de la carretera. En cuanto a la fauna, puede existir afección a las poblaciones de aves esteparias, mamíferos y rapaces forestales y rupícolas. En la zona existen humedales, charcas, abrevaderos y balsas de riego donde habitan especies de anfibios. Por último, informan que el proyecto afecta a las siguientes vías pecuarias: la “Vereda del Puente” en el término municipal Cieza, y la “Cañada Real de Calasparra”, la “Vereda de la Venta del Humo” y la “Vereda de Valentín”, en el término municipal de Mula.

El informe de la Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad concluye que teniendo en cuenta las actuaciones contempladas en el proyecto, se considera que podría evitarse en gran medida las afecciones sobre el medio natural y especialmente sobre la Red Natura 2000, siempre y cuando se adopten los criterios y medidas puestas de manifiesto en el apartado A de presente Anexo I. Asimismo, concluye que desaconseja la creación del nuevo carril de circulación lenta en la zona de umbría de la Sierra de Oro – El Ripion (ámbito abarcado por las coordenadas 632728-4230219 y 630788-4226862) por los impactos graves que ocasionaría.

Así pues, examinada la documentación presentada por el promotor, se establecen en el presente Anexo I, sin perjuicio de las medidas correctoras contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental, las

siguientes condiciones, de manera que el proyecto resulte compatible con la conservación de los valores naturales, y ambientalmente viable:

**A. Medidas relacionadas con la Conservación del Medio Natural.**

- Las ampliaciones de calzada deberán realizarse por el margen con presencia de cultivos, para evitar repercusiones sobre los hábitats de interés comunitario.
- En el tramo incluido dentro del ámbito abarcado por las coordenadas 632728-4230219 y 630788-4226862, correspondientes a la zona de Umbría de la Sierra del oro – El Ripion, la realización de desmontes y la creación de un nuevo carril de adelantamiento (p.k 6,950 – 8,540), no es compatible con la conservación con la conservación de los valores medioambientales de la zona, ya que provocarían la eliminación de hábitats de interés comunitario prioritarios. Por tanto, se debe conservar el trazado actual de la carretera en esta zona, evitando los movimientos de tierra al máximo, limitándose la ampliación de la anchura de la carretera únicamente a la ocupada por el actual trazado y las zonas de cuneta no ocupadas en la actualidad por hábitats ni vegetación natural de interés. Por lo que se debería ampliar exclusivamente hacia los bordes ocupados por vegetación nitrófila sin la realización de grandes movimientos de tierras ni afección a taludes con altas pendientes.
- No se realizarán obras de construcción entre los puntos kilométricos 16 y 19 entre los meses de marzo y junio, ambos inclusive, para evitar la afección al periodo de cría de las parejas de cría de Cernícalo Primilla (*Falco naumanni*), existente en los Llanos del Cagitan.
- Las obras no deben ejecutarse en el periodo comprendido entre los meses de febrero y mayo, ambos inclusive, debido a que

- podrían repercutir en la época reproductora del resto de especies esteparias que nidifican y se reproducen en los Llanos del Cagitan.
- Se deberán paralizar las obras entre los meses de enero a junio entre los puntos kilométricos 4+500 y 11+500 para evitar molestias a la nidificación de especies de rapaces protegidas durante la ejecución de las obras.
  - Se deberá señalar el p.k 12 de la carretera informando del riesgo de atropello por presencia de fauna en la zona, así como colocar bandas y señales de tráfico de reducción de velocidad.
  - Se deberán colocar señales de tráfico de precaución durante todo el trazado, informando sobre la presencia de fauna en la zona.
  - En el caso de tener que destruir balsas de riego para la ampliación de la carretera RM-532 (antigua C-330), no se realizará su demolición en los periodos de cría de las especies de anfibios que pudieran ser afectadas: Sapillo Moteado (*Pelodytes punctatus*) y Sapo Corredor (*Bufo calamita*), esta última especie está protegida por la Directiva 92/43/CEE referente a la Conservación de los hábitats y las especies de flora y fauna silvestres. Este periodo esta comprendido entre los meses de febrero y junio, ambos inclusive.
  - Los viejos cortijos y caseríos que deben ser demolidos para la ampliación de la carretera deberán ser revisados con anterioridad a dicha demolición por el personal encargado de realizar el Plan de Vigilancia Ambiental. En el caso de encontrar nidos o refugios de aves o mamíferos, incluido el grupo de quirópteros, deberá ser comunicado a la Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad que adoptará las medidas oportunas.
  - Deberá respetarse íntegramente y sin trasplantar la olmeda singular presente en el cruce con la carretera del embalse de Alfonso XII entre las coordenadas 635217-4232142 y 635090-

4232055. Además, se deben proteger los troncos instalando un cercado que impida el acceso y depósito de materiales bajo su tronco durante el tiempo que duren las obras, recomendando el uso de cercado móvil con soporte de hormigón, también deben respetarse todas las premisas expuestas en el Anexo 2 de la presente resolución.

- Respecto a las alineaciones de pinos añejos (*Pinus halepensis*), algunos con edades superiores a los 70 años, que se encuentran en el tramo 3 "Llanura de Mula" (P.K. 11,300-25,803), se observaran las siguientes recomendaciones:
  - En el tramo comprendido ente las coordenadas 630087-4224375 y 629634-4223387, *La Torreta*, de no quedar más remedio que eliminar parte de los pinos presentes, deben eliminarse sólo los de una de las dos filas presentes, en concreto, deberían suprimirse los de la margen Este-Sudeste.
  - En el tramo comprendido ente las coordenadas 628366-4219202 y 628066-4218522, *Llano de la Mata* (T.M. de Mula), en caso de ser inevitable la eliminación de parte de los pinos presentes, deben eliminarse sólo los de una de las dos filas presentes, en concreto, deberían suprimirse los de la margen Oeste-Suroeste para, además, de este modo preservar la vegetación forestal presente en el lado este de la carretera.
- Respecto a la alineaciones en ambos lados de la carretera de olmos (*Ulmus minor*), algunos con edades superiores a los 60 años, que se encuentran en el tramo 3 "Llanura de Mula" (P.K. 11,300-25,803), se observaran las siguientes recomendaciones:
  - En el tramo comprendido ente las coordenadas 625762-4214828 y 625411-4214272, *el Empalme-Casa Alta*, se

propone que la carretera en dicho tramo sea ampliada solamente por su cuneta o margen Noroeste, respetando la cuneta Sudeste sin realizar en ella ninguna transformación, para de este modo respetar todos los árboles presentes en este último margen. Asimismo, se recomienda tener en cuenta una serie de medidas incluidas en el Anexo II del presente documento a la hora de actuar en torno a los árboles que deben ser respetados sin eliminar o trasplantar.

- En el tramo comprendido entre las coordenadas 628366-4219202 y 628066-4218522, *Llano de la Mata* (T.M. de Mula), dada la presencia de suelo forestal en el margen Este de la carretera, se debe optar por ampliar ésta sólo por su lado Oeste, respetando la vegetación forestal presente en el lado Este.
- Respecto a la zona forestal de la Rambla de los Pardos-El Carnero y Sierra del Oro (T.M. de Cieza), en el tramo Rambla de los Prados-umbría Sierra del Oro (coordenadas 634874-4231916; 632728-4230219), aparecen pinos añejos carrascos en las respectivas cunetas del actual trazado de la carretera, con una edad en torno a los 70 años. En caso de ejecutar el proyecto de ampliación de carretera resultará inevitable la destrucción de, al menos, una de las dos alineaciones de pinos existentes, por lo que en caso de llevarse a cabo la ampliación de la carretera en dicho tramo se deberá ampliar hacia un solo lado, para evitar la eliminación de todos los árboles. Además dicha operación debería realizarse siempre hacia el lado con presencia de cultivos, evitando la afeción a suelo forestal que puede existir en el lado contrario que conllevaría, además la afeción a especies protegidas (Decreto 50/2003) y hábitats de interés comunitario prioritarios recogidos en la Ley 42/2007.

- Por cada uno de los pinos carrascos eliminados por la carretera deberán plantarse 5 individuos en lugar adecuado para ello.
- Para todos los olmos presentes en los márgenes de la carretera RM-532 por el lado o los dos lados que se amplíe ésta, deben ser transplantados a un emplazamiento con compensación hídrica por vía edáfica, además de recibir un riego de asentamiento en el mismo momento del trasplante, un riego mensual durante los meses de octubre a mayo, y un riego cada dos semanas durante los meses de mayo a septiembre, todo ello durante los siguientes dos años al trasplante.
- Respecto al Plan de Adecuación Ambiental e Integración paisajística, Anexo IV del Estudio de Impacto Ambiental de septiembre de 2009:
  - No es adecuado el uso de *Arctrocnemum macrostachium* ya que no esta garantizada la correcta supervivencia de la especie. Asimismo, se deberá sustituir el uso de *Thymus hyemalis* por *Thymus vulgaris*.
  - Los taxones gypsícolas deben ser empleados exclusivamente en las zonas de afección a vegetación de yesos que tendrá que detectar y ubicar el técnico contratado a tal efecto.
  - En las plantaciones en áreas afectadas por las obras se deberá sustituir el taxón *Quercus rotundifolia* por *Pistacia lentiscos* y *Rhamnus alaternus*.
- En los cruces con vías pecuarias en los que existan pasos a distinto nivel se deberá tener en cuenta lo siguiente:
  - En los pasos superiores:
    - Se proyectará un paso multifuncional, con una anchura mínima de 10 metros.

- Con carácter general, el acondicionamiento de dicho paso deberá mantener la base de la plataforma con sustrato natural o sustrato “blando”, o sea, a base de tierra, albero o similares, siempre que ello no suponga provocar una diferencia de nivel respecto al resto del terreno de la vía pecuaria.
- Excepcionalmente podrá acondicionarse una franja con tratamiento considerado como “duro”, o sea, del tipo de suelo-cemento, adoquinado, lechada de emulsión ligante sintético sin pigmento, hormigón, etc, manteniendo como mínimo una franja lateral de tratamiento “blando” de 4 metros de anchura en uno de los laterales, o bien dos franjas laterales de anchura mínima de 2 metros.
- Además se deberán instalar pantallas opacas en los márgenes laterales a una altura mínima de 2 metros.
- En los pasos inferiores:
  - Se construirá un paso inferior multifuncional, que deberá contar con una altura mínima de 3,5 metros y un índice de apertura mínimo mayor a 1,5 ( $IA = A \times H/L$ )
    - A = Anchura del paso
    - H = Altura del paso
    - L = Longitud del paso
  - Los pasos deberán tener la mínima longitud posible. Para ello se procurará que su construcción sea perpendicular a la vía.
  - Con carácter general, el acondicionamiento de dicho paso deberá mantener la base de la plataforma con sustrato natural o del considerado como “blando”.

- Excepcionalmente podrá acondicionarse una franja con tratamiento considerado como “duro”, manteniendo como mínimo una franja lateral de tratamiento “blando” de la mitad de su anchura libre, en uno de los laterales, o bien en dos franjas laterales.
- En los cruces con vías pecuarias en los que existan pasos a distinto nivel se deberá tener en cuenta lo siguiente:
    - Los pasos al mismo nivel se ejecutarán con un tipo de pavimento distinto al del vial que se pretenda ejecutar. Para ello se podrá optar entre los tratamientos considerados como “duros” que se han definido anteriormente, a los cuales se les podrá dotar además de un color distintivo.
    - Se eliminarán o se rebajarán hasta la cota del terreno de la vía pecuaria todos los bordillos, aceras u otras estructuras que puedan dificultar el normal tránsito sobre esta.
    - Para aumentar la seguridad del tránsito sobre la vía pecuaria se instalarán sobre el vial bandas reductoras de velocidad transversales al eje de dicho vial, señales de reducción de velocidad, señal de paso de ganado, paso de cebra, etc. En casos en los que la intensidad del tráfico rodado sobre el vial sea muy elevada se instalarán además semáforos de activación manual por los propios usuarios.
  - Los préstamos de material necesarios para la ejecución del proyecto no contemplados en el Estudio de Impacto Ambiental, deben contar con todas las autorizaciones necesarias conforme a la normativa vigente.
  - Se deberán tener en cuenta las medidas preventivas para evitar incendios forestales según la Orden de 24 mayo de 2010 de la Consejería de Agricultura y Agua.

- En relación con la afección del proyecto a montes Catalogados de Utilidad Pública se deberá (solicitar ocupación de Monte Público) iniciar expediente de prevalencia de dominio, a la vista de lo establecido en el artículo 18.4 de la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, ante la Dirección general de Patrimonio Natural y Biodiversidad.
- Se deberá tener en cuenta en las actuaciones a llevar a cabo por el Proyecto lo dispuesto en la Ley nº 3/1995, de 23 marzo sobre Vías Pecuarias, de la Jefatura de Estado (B.O.E. nº 71 de 24 de marzo de 1995) y para cualquier actuación como obras, instalaciones, construcciones, edificaciones, etc. se deberá solicitar la ocupación a la Dirección General del Patrimonio Natural y Biodiversidad de la Consejería de Agricultura y Agua, según lo dispuesto en el artículo 14 de la mencionada ley. Además, con la solicitud deberán remitir Memoria Descriptiva y Planos de las obras, a fin de establecer el condicionado en la autorización correspondiente.
- Se tendrán en cuenta los caminos ya existentes, con el fin de minimizar los impactos durante la fase de construcción.
- Habrá que tener especial consideración sobre la posible afección a las especies incluidas en el Catálogo Regional de Flora Silvestre Protegida establecido en el Decreto 50/2003 y en caso de afectar a alguna de las contempladas en éste, se deberá de trasplantar y/o en cualquier caso evitar su destrucción.
- Deberán aportarse medidas encaminadas a evitar vertidos de todo tipo sobre el medio natural y en especial sobre cauces públicos y acuíferos.
- Con el objeto de realizar un adecuado seguimiento y control de la actuación, así como del cumplimiento de las medidas indicadas en este anexo, se deberá comunicar el inicio de las obras a la

Dirección general de Patrimonio Natural y Biodiversidad, a través del Centro de Coordinación Forestal de la Región de Murcia (CECOFOR), llamando al teléfono 968840523.

#### **B. Medidas para la protección de cauces**

- Se seleccionarán los terrenos que se dedicarán a préstamos y vertederos considerando la mínima afección posible al Dominio Público Hidráulico, considerando no solo la afección de los mismos al D.P.H. sino también la existencia de accesos y rutas que no requieran de nuevas obras en D.P.H. para su aprovechamiento, tales como pasos, vados, acondicionamientos de cauce, etc.
- Se deberá justificar respecto a las obras de drenaje transversal proyectadas con periodo de retorno de 100 años la inexistencia de riesgos catastróficos.

#### **C. Medidas relacionadas con la Protección de la Calidad Ambiental**

- Se deberán realizar las labores de mantenimiento del parque de maquinaria en lugares adecuados, en zonas que no afecten al medio natural, provistas de las medidas necesarias para evitar la afección de los suelos y alejadas de los cursos de agua a los que accidentalmente pudiera contaminar. Los residuos sólidos y líquidos que se generen (aceites usados, grasas, filtros, etc.) deberán ser separados y entregados a gestores autorizados, en función de la caracterización de los mismos, y conforme a la normativa vigente.
- Los residuos de la construcción y demolición, serán gestionados de modo adecuado, conforme a la normativa vigente. De acuerdo con el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición,

el productor de residuos de construcción y demolición estará obligado a incluir en el proyecto de ejecución de obra un estudio de gestión de residuos de construcción y demolición que contendrá, como mínimo los apartados incluidos en el artículo 4.1.a) del mencionado Real Decreto.

- Durante la fase de construcción y desmantelamiento, se dotará a las máquinas ejecutoras de los medios necesarios para minimizar los ruidos.
- Se deberán adoptar las medidas necesarias para que durante la fase de ejecución y explotación del proyecto evaluado no se transmita al medio ambiente exterior de las correspondientes áreas acústicas, niveles de ruido superiores a los establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Así mismo, se estará a lo dispuesto en el Decreto 48/98, de 30 de julio, sobre protección del Medio Ambiente frente al Ruido en la Región de Murcia y, en su caso, en las correspondientes Ordenanzas municipales.
- Se garantizará que la maquinaria que trabaje en las obras haya superado las inspecciones técnicas que en su caso le sea de aplicación, y en particular en lo referente a la emisión de los gases de escape.
- Los materiales de préstamo necesarios para el desarrollo de la obra procederán de aquellas zonas de préstamo que hayan sido incluidas en el Estudio de Impacto Ambiental. En otro caso procederán de canteras legalmente autorizadas.

#### **D. Otras Medidas**

- Se estará a lo dispuesto en la resolución de fecha 14 de octubre de 2010 de la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales, órgano competente en materia de patrimonio histórico arqueológico, para lo cual deberá cumplir el condicionado establecido en los puntos 1, 2 y 3 de dicha resolución.
- Se estará a lo dispuesto por la Confederación Hidrográfica del Segura cuando el trazado afecte al dominio público hidráulico (cursos de agua, ramblas), zonas de policía y servidumbre de los mismos, o bienes e infraestructuras propiedad de esa Confederación Hidrográfica del Segura. Así como cuando la actuación tenga incidencia sobre el régimen de corrientes, o respecto a la disponibilidad de recursos hídricos suficientes y reconocidos legalmente para atender el incremento de la demanda de agua que pueda implicar la actuación evaluada, o bien, sobre la incidencia de la actuación sobre el estado de las masas de agua superficiales o subterráneas que puedan verse afectadas

#### **Programa de Vigilancia Ambiental**

- El Programa de Vigilancia garantizará el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental y las incluidas en el presente Anexo. Consistirá básicamente en el seguimiento de las actuaciones tendentes a minimizar y corregir los impactos durante las fases de instalación de los elementos del proyecto y de explotación. Desarrollará entre otros, los controles propuestos en el Programa de Vigilancia Ambiental contenido en el Estudio de Impacto Ambiental.
- Para disminuir el alto riesgo de muerte por atropello de especies protegidas, se deberá incluir un estudio bimensual para comprobar

el número de atropellos que puedan producirse una vez ejecutado el proyecto, y, así, establecer cuales son los puntos negros o conflictivos. Los informes del Plan de Vigilancia Ambiental, deberán ser remitidos con periodicidad semestral a la Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad.

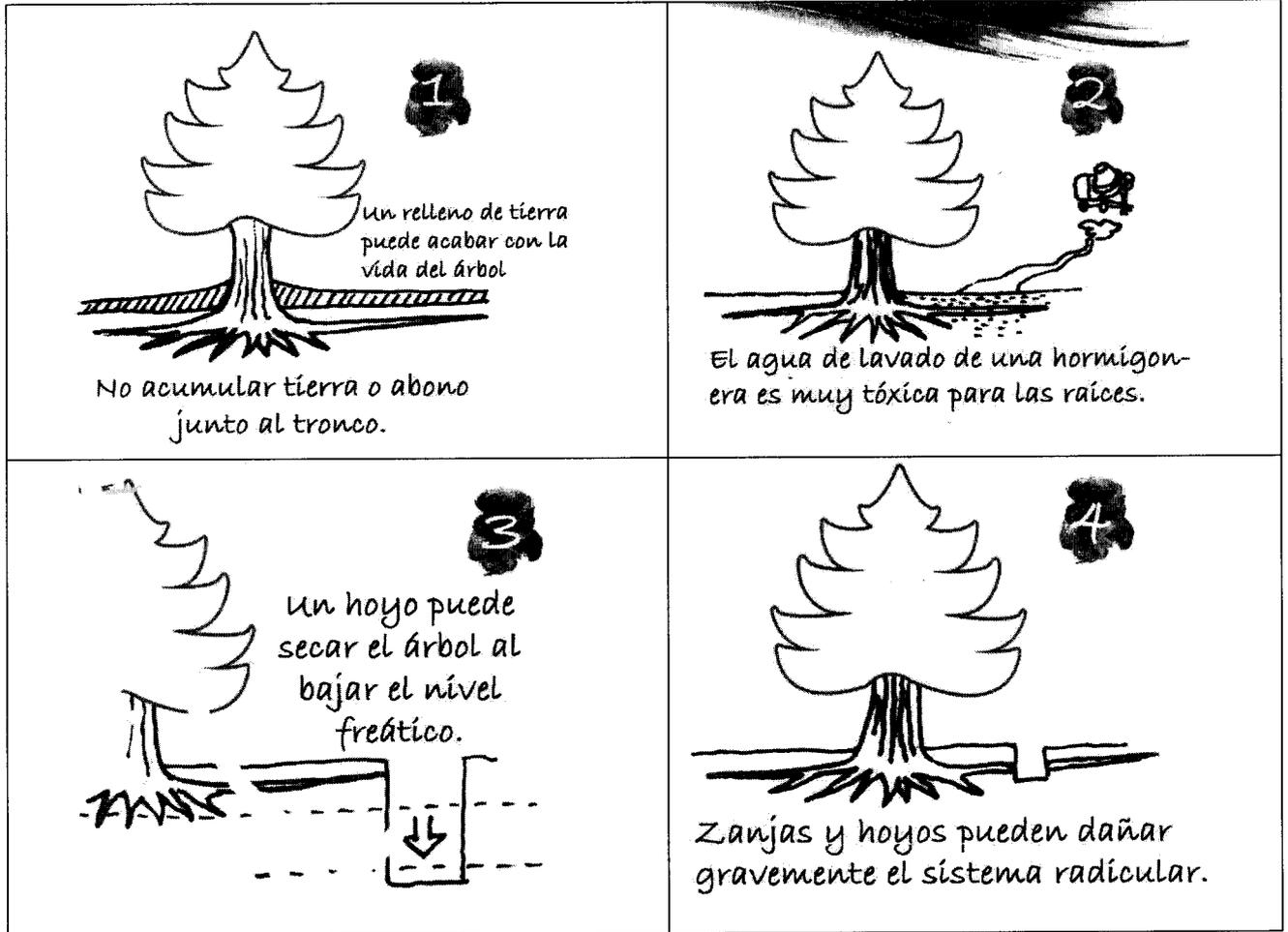
- Paralelamente al estudio anterior, se deberá instalar cámaras de fototrampeo, tanto en los pasos subterráneos como en los sobreelevados, con el fin de constatar si los pasos son utilizados y por cuales especies.
- En los puntos en los que se detecte un número de atropellos importante se deberá instalar bandas de reducción de la velocidad y se construirán nuevos pasos de fauna. Si tras la aplicación de estas medidas siguieran produciéndose atropellos, habría que colocar una barrera cinagética, de forma que los mamíferos de mayor tamaño no pudieran cruzar la calzada y obligarles a cruzar por los pasos habilitados para ello.

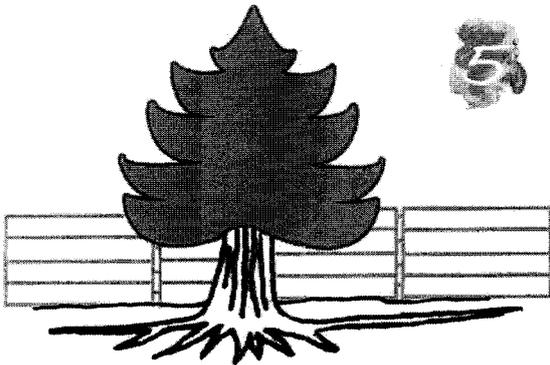
El PVA se presentará, con carácter general y de acuerdo al Artículo 99.1 de la *Ley 4/2009, de 14 de mayo, de Protección Ambiental Integrada*, ante la Dirección General de Carreteras, como órgano sustantivo.

Asimismo las actuaciones de este Programa de Vigilancia Ambiental relacionadas con la conservación de los valores naturales se presentarán ante la Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad y las relacionadas en materia de protección de calidad ambiental ante la Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental.

ANEXO II

RECOMENDACIONES PARA TENER EN CUENTA CUANDO SE ACTÚA EN EL ENTORNO DE ÁRBOLES





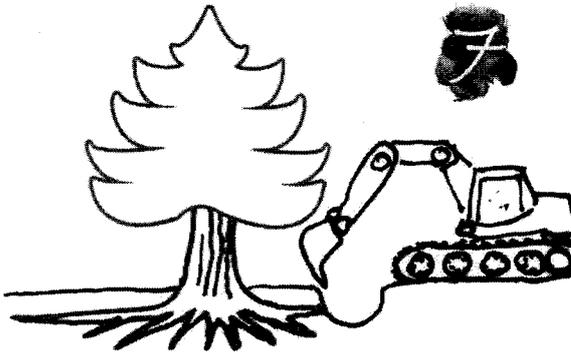
5

Protección durante la obra.  
Cercado fijo que impida el acceso o almacenamiento en el área de las raíces.



6

Rellenar un hoyo puede ahogar raíces por elevación de nivel freático.



7

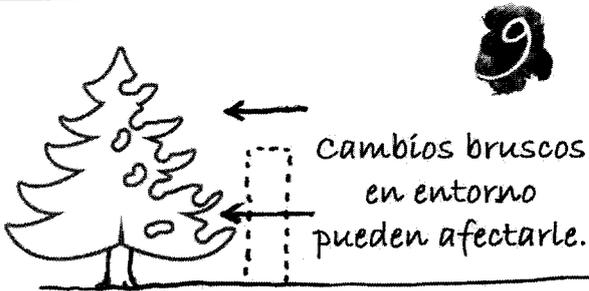
Las excavaciones destruyen las raíces.



8

No construir corras alrededor del árbol arraigado.

Las corras de piedra existentes no deben rehacerse usando cemento.

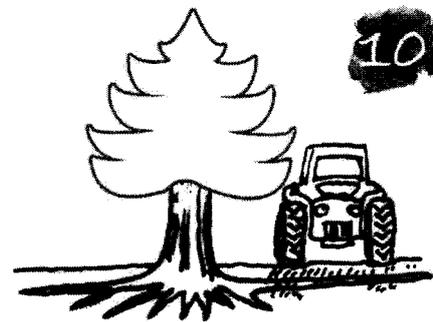


9

Cambios bruscos en entorno pueden afectarle.

(Demolición de un muro, tala de árboles alrededor)

El viento, la insolación, los efectos de la helada, dependen de ese entorno.

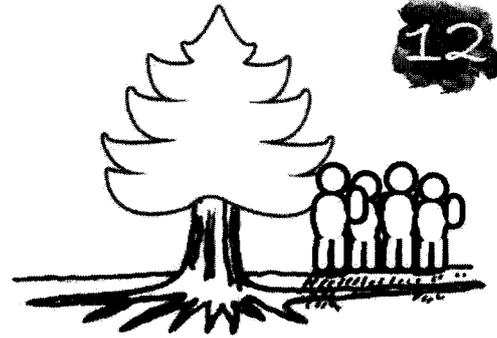


10

El tránsito o aparcamiento de vehículos produce compactación del suelo y daños a las raíces.



No cavar el suelo  
en las inmediaciones.



Las visitas masivas producen  
compactación del suelo  
y daños a las raíces.