

Región de Murcia

CONSEJERIA DE PRESIDENCIA

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE RELATIVA A UN PROYECTO DE NUEVO TRAZADO DE ACCESO A LA DÁRSENA DE ESCOMBRERAS EN EL TÉRMINO MUNICIPAL CARTAGENA, A SOLICITUD DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS.

La Dirección General de Medio Ambiente ha tramitado el expediente 400/09 AU/EIA, instruido a instancia de la DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, con domicilio a efecto de notificaciones 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 la Ley 1/1995, de 8 de marzo, en su Anexo I, punto 2.10.c) correspondiente al Proyecto Nuevo trazado de acceso a la dársena de Escombreras, en el término municipal de Cartagena, resulta:

Primero. Mediante escrito de fecha 19 de mayo de 2009, la Dirección General de Carreteras remitió al órgano ambiental documento inicial sobre las características más significativas del proyecto objeto de esta Declaración de Impacto Ambiental.

Segundo. Esta Dirección General (anteriormente 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 Nuevo trazado de acceso a la dársena de Escombreras, en el término municipal de Cartagena, con el siguiente resultado:

CONSULTAS	RESPUESTAS
○ Ayuntamiento de Cartagena	X
○ Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad	X
○ Confederación Hidrográfica del Segura	X
○ Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio	X
○ Dirección General de Industria, Energía y Minas	
○ Dirección General de Emergencias	X
○ Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales	X
○ Autoridad Portuaria de Cartagena	X
○ Delegación del Gobierno	
○ Demarcación de Costas	X
○ Asociación de Naturalistas del Sureste	X
○ Ecologistas en Acción	

Tercero. Con fecha 28 de septiembre de 2009, desde esta Dirección General (entonces 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, 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.

Cuarto. La Dirección General de Carreteras, en fecha 1 de junio 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 56, del martes 9 de marzo de 2010. Durante dicho periodo de exposición al público 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 la DG de Patrimonio Natural y Biodiversidad, del Ayuntamiento de Cartagena (RE nº 21505 de 13/04/2010), de la Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Segura (RE nº 19697 de 31/03/2010), de la DG de Sostenibilidad de la Costa y el Mar de la Demarcación de Costas en Murcia (RE nº 22445 de 16/04/2010) y de la Dirección General de Emergencias, realizando algunas observaciones, que constan en el expediente, sin que se haya presentado ninguna otra alegación.

Quinto. Con fecha 5 de julio de 2010 el órgano ambiental solicita informe a la Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad relativo a las condiciones que debe contemplar el proyecto en el ámbito de sus competencias. Contesta dicha DG el 25 de febrero de 2011 realizando un análisis de afecciones al medio natural y recogiendo una serie de medidas complementarias, protectoras y correctoras al proyecto que se detallan en el anexo de esta resolución.

Sexto. Con fecha 19 de julio de 2011, el promotor del proyecto aporta escrito en respuesta a la alegación a la información pública del EsIA del Ayuntamiento de Cartagena en el que describe la alegación e informa justificando la alternativa escogida y desestimando finalmente la modificación de la alternativa seleccionada en el EsIA propuesta por el Ayuntamiento de Cartagena.

Séptimo. La Dirección General de Medio Ambiente es el órgano administrativo competente para dictar esta Declaración de Impacto Ambiental, de conformidad con lo establecido en el Decreto del Presidente de la Comunidad Autónoma nº 24/2011, de 28 de junio de 2011, por el que se establece el Orden de prelación de las Consejerías de la Administración

Regional y sus competencias; y el Decreto nº 141/2011, de 8 de julio, por el que se establecen los Órganos Directivos de la Consejería de Presidencia y vistos los informes técnicos de fecha 13 de octubre de 2011 y 18 de julio de 2012 del Servicio de Planificación y Evaluación Ambiental, se formula esta Declaración de Impacto Ambiental.

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

DICTAR LA SIGUIENTE DECLARACIÓN

Primero. A los solos efectos ambientales se formula declaración de impacto ambiental informando sobre la conveniencia de ejecutar este Proyecto Nuevo trazado de acceso a la dársena de Escombreras, en el término municipal de Cartagena, a solicitud de la Dirección General de Carreteras, C.I.F.: S-3011001-I, 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, se realiza sin perjuicio de tercero y no exime de los demás informes, 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, en el plazo de cinco años, 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, 29 de agosto de 2012.

EL DIRECTOR GENERAL DE
MEDIO AMBIENTE,



Fdo: Amador López García.

ANEXO

1. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL PROYECTO

El proyecto evaluado consiste en la construcción de una nueva carretera, cuyo trazado comienza en la glorieta de acceso al Puerto de Cartagena por el Este, arrancando sobre el actual camino de subida al Castillo de San Julián, y termina en la glorieta existente que conecta el Nuevo Acceso a la Dársena de Escombreras con la antigua N-343, actual CT-34. Las características principales del proyecto son las siguientes:

- Calzada de 7 m con 2 carriles de 3,5 m de doble sentido.
- Arcenes exteriores: 1 arcén exterior de 2,5 m ancho.
- Ancho de la Plataforma: 12 m.
- Peralte máximo: 7 %
- Velocidad proyecto: 80 km/h
- Longitud total: 4.550 m (con un Túnel de 650 m).
- En el nuevo trazado se incluye también la construcción de 2 glorietas (de 40 m de radio exterior).

La carretera consta de tres tramos diferenciados:

- Primer tramo desde su inicio hasta la primera glorieta (Aproximadamente pp.kk desde 0+000 hasta el 1+123,015)
- Segundo tramo: entre las glorietas 1 y 2 (Aproximadamente pp.kk desde el 1+123,015 hasta el 3+259,014, en este tramo se incluye un túnel de 650 m)
- Tramo final: Se adapta en casi su totalidad a la carretera existente RM-F46 y consiste en un acondicionamiento de la carretera existente (aproximadamente desde el pp.kk 3+300 hasta el 4+552,183)

Por otro lado, se estima que el trazado proyectado implica los siguientes movimientos de tierra totales: un volumen de Desmonte de 246.951 m³ y un volumen de Terraplén de 166.892 m³.

Respecto a posibles zonas de préstamos o canteras y vertederos, no se prevé que sea necesario utilizarlos, dado que se estima que se podrá utilizar el volumen de tierra extraído de los desmontes necesarios para ejecutar el trazado, siempre que este sea de buena calidad. Se obtendrá un volumen de 246.951 m³, del cual se empleará los siguientes volúmenes:

- 166.892 m³ para terraplenes
- 25.000 m³ para el revestimiento del túnel
- 40.000 m³ de material de explanada
- 15.000 m³ para las capas de firmes.

Dado que no se prevé la existencia de tierras sobrantes no se estima la necesidad de usar vertederos (sobrarían 59 m³ que se considera una cantidad despreciable). Aún así, en el Estudio de Impacto Ambiental se realiza una zonificación de las zonas sensibles en el área de estudio para determinar aquellas no aptas para la ubicación de zonas de préstamo, vertederos, zonas de acopio, parques de maquinaria y demás instalaciones auxiliares. En base a esto, se establecen tres tipos de zonas: zonas excluidas, zonas restringidas y zonas admisibles. También se seleccionan posibles zonas para la ubicación del parque de maquinaria, una zona de préstamo y vertedero, así como un listado de canteras y vertederos próximos, en caso de ser necesario.

El trazado de la carretera, en sus últimos 200 metros (tramo en el que se va a acondicionar la carretera existente RM-F46), se encuentra dentro del área de influencia del LIC y ZEPA "Sierra de la Fausilla". Asimismo, parte del segundo tramo atraviesa hábitats de interés comunitario, aunque esto se solventa con la construcción de un túnel de 650 metros. El trazado propuesto intercepta la vía pecuaria *Colada de Quitapellejos* en dos puntos, y coincide con el trazado propuesto en el último tramo.

2. RESULTADO DE LA FASE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTAS

Durante la fase de información pública y consultas se han recibido alegaciones y consideraciones de las siguientes administraciones:

- La anteriormente denominada Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad, actualmente integrada en la DG de Medio Ambiente, a través del Servicio de Información e Integración Ambiental informa el 5 de marzo de 2010 en relación con la vía pecuaria *Colada de Quitapellejos*, que coincide en parte con la carretera autónoma F-46. Informa que el trazado de la carretera afecta a cuatro tramos de la vía pecuaria:
 - 1º tramo: 268,68 metros
 - 2º tramo: 40,25 metros
 - 3º tramo: 217,53 metros
 - 4º tramo: 1.175,64 metros

Asimismo informa que no se puede determinar la superficie a afectar ya que no se aportan mediciones sobre la anchura de las obras a realizar. Seguidamente, expone los criterios adoptados en relación con la ocupación de vías pecuarias por carreteras e informa sobre la documentación necesaria para tramitar las autorizaciones, ocupaciones y cambios de trazado pertinentes. También detalla los aspectos mínimos que debe recoger el proyecto/memoria descriptiva del cambio de trazado propuesto, incluyendo planos.

- El Ayuntamiento de Cartagena informa el 12 de marzo de 2010 que los terrenos por los que discurre el trazado de la carretera afecta a terrenos clasificados por el vigente PGMOU de Cartagena como Suelos de Sistema General Portuario incluido en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Cartagena, como Zona de Reserva; Suelo No Urbanizable de Protección, Área Forestal y Montañosa; y Suelo No Urbanizable No Programado, Área EC-1, Escombrera, uso Gran Industria.

Por otro lado también informa sobre el uso previsto en la Revisión del PGMOU aprobado provisionalmente. Según dicho informe la clasificación de los terrenos afectados es: Sistema General de Comunicaciones, SGCO, sistema Portuario; Suelo Urbanizable Sin Sectorizar, Uso característico Residencial; Suelo No Urbanizable Inadecuado para el desarrollo, Suelo de Protección Específica protección Geomorfológica (derivado del Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia); y Suelo Urbano con ordenación remitida, ámbito UVE (Valle de Escombreras).

El informe concluye indicando que el primer tramo de la alternativa 3 elegida (que discurre entre el nudo final de acceso al Puerto en la CT-33, hasta el nudo con la RM-F46) atraviesa terrenos de Sistema Portuario y Suelo Urbanizable, condicionando el desarrollo de estos ámbitos. Considera más adecuado utilizar y ampliar el trazado de la CT-34 y la RM-F46 que bordean estos ámbitos, sin perjuicio de las medidas correctoras que deban adoptarse por razón de la normativa aplicable en materia de protección frente al ruido.

Por otra parte, consta también informe del Jefe de Planificación Ambiental en el que informa en el Estudio de Impacto Ambiental se han tenido en consideración las sugerencias de los aspectos ambientales establecidas en el informe de consultas previas. Concluye que se deberá tener en cuenta las ordenanzas municipales y el capítulo 3, Normas de Protección, de las NNGG del Texto Refundido de la Aprobación Provisional de la Revisión del PGOU Cartagena.

La *Dirección General de Carreteras* contesta a la alegación del ayuntamiento de Cartagena el 19 de julio de 2011, y en particular a la consideración relativa a utilizar el trazado de la CT-34 y la RM-F46 en el primer tramo de la alternativa 3 seleccionada (entre el nudo final de acceso al Puerto en la CT-33, hasta el nudo con la RM-F46), alegando que la construcción

del nuevo acceso a la dársena de Escombreras se justifica por lo siguiente:

- Con esta actuación se pretende aumentar la capacidad de las vías de transporte por carretera que confluyen en el Valle de Escombreras o atraviesan su ámbito de influencia.
- Proporcionar una ruta alternativa para los vehículos pesados que acceden al Valle.
- Constituir una segunda ruta de salida, en caso de emergencia, del Valle de Escombreras.

El tramo que nos ocupa, entre el pk 0+000 y el pk 1+000, es variante de la actual RM-F46, que tiene características de vial urbano, que hace inviable cumplir con las premisas enumeradas anteriormente. Por todo ello, la Dirección General de Carreteras, en dicho informe de fecha 18 e julio de 2011, desestima la modificación de la alternativa seleccionada por el EsIA, en los términos propuestos por el ayuntamiento de Cartagena.

- La Confederación Hidrográfica del Segura emite informe el 23 de marzo de 2010 (R.E. nº 19697 de 31/03/2010) en el que informan que, de acuerdo con sus competencias, especialización y ámbito de actuación, no prevé la existencia de impactos ambientales significativos derivados de la actuación, siempre y cuando se tengan en cuenta una serie de consideraciones recogidas en dicho informe y que se detallan en el apartado 4 de este informe. Asimismo, señala que se informa sin perjuicio de cuantos otros informes y autorizaciones deban solicitarse ante esa Confederación en virtud de sus competencias, y en particular del preceptivo informe que debe emitir ese Organismo en aplicación del artículo 25.4 del Texto Refundido de la Ley de Aguas en relación con una serie de aspectos de su competencia (afección al DPH o sus zonas de servidumbre y policía, incidencia de la actuación en el régimen

de corrientes, Disponibilidad de recursos hídricos, Incidencia de la actuación sobre masas de aguas superficiales o subterráneas, afecciones a bienes o infraestructuras propiedad de esa Confederación Hidrográfica del Segura).

- La Demarcación de Costas en Murcia informa el 13 de abril de 2010 (R.E. nº 22445 de 16/04/2010) que el nuevo trazado propuesto (alternativa nº 3) no afecta a terrenos de dominio público marítimo-terrestre.
- La Dirección General de Emergencias informa el 20 abril 2010 que el proyecto facilitará el tráfico de MMPP (Mercancías Peligrosas) por carretera, sirviendo una nueva alternativa de salida desde el polígono industrial hasta la N-345, liberando de este modo la N-343. La posibilidad de permitir la circulación simultánea de dos vehículos pesados aportará más seguridad en el transporte, así como en las instalaciones aledañas a la vía de comunicación. Informa que no plantea en si ninguna situación de riesgo importante, aunque deberá tenerse en cuenta para el desarrollo de la actuación el Plan de Emergencia Exterior del Sector Químico del Valle de Escombreras.

No se han recibido alegaciones del resto de Administraciones y Público Interesado, así como de particulares.

Otros Informes:

Consta informe en el expediente de la anteriormente denominada Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad, actualmente integrada en la DG de Medio Ambiente, del Servicio de Información e Integración Ambiental, de fecha 25 de febrero de 2011, en respuesta a la solicitud de informe de fecha 5 de julio de 2010 realizada desde esta Dirección General, al objeto de recabar consideraciones técnicas en el ámbito de sus competencias.

En dicho informe se detallan los valores del patrimonio natural y la biodiversidad presentes en el ámbito del proyecto (flora protegida: 18 especies vulnerables y 19 especies de interés especial; hábitats de interés comunitario, fauna protegida) y se realiza un análisis de las afecciones sobre dicho patrimonio natural y biodiversidad, en el que destaca la posible afección del proyecto sobre las especies de flora protegida *Chamaerops humilis* y sobre *Tetraclinis articulata*. También este informe señala que se verán afectados por la actuación varios hábitats de interés comunitario, siendo, desde un punto de vista cuantitativo, el más afectado el 5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos (viéndose afectado directamente entre los p.k. 1800 a 2.100 y 2.580 a 3.000). Aunque sin embargo informan que el hábitat que recibirá la afección más importantes desde un punto de vista cualitativo es el hábitat 9570* Bosques de *Tetraclinis articulata* (pudiendo verse afectada una pequeña superficie en los p.k. 2.700 a 2.600). Además señalan que la zona donde se ubicará el proyecto es una zona de campeo y alimentación de aves rapaces, probablemente de águila real o águila perdicera.

El informe concluye que desde el punto de vista ambiental la alternativa más adecuada es la alternativa 3 (alternativa seleccionada), siempre y cuando se implementen aquellas medidas incluidas en el estudio de impacto ambiental con las medidas correctoras propuestas en ese informe de fecha 25/02/2011, y las cuales se detallan en el apartado 3 del anexo de esta resolución.

La Dirección General de Carreteras emite informe de fecha 9 de diciembre de 2011, en el que realiza un análisis de las prescripciones establecidas en el borrador de la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto exponiéndose las consideraciones que se han considerado necesarias realizar al respecto.

Este informe concluye lo siguiente:

- Se redactarán, según lo recogido en el borrador de la DIA, y llevaran a cabo las determinaciones recogidas en los siguientes documentos:
 - a. Proyecto de Restauración Paisajística

b. Programa de Seguimiento Biológico de la Fauna

c. Proyecto de "Refuerzo de *Tetraclinis articulata* en el entorno del Nuevo Trazado de acceso a la Dársena de Escombreras".

- Resulta inviable, técnica y económicamente, realizar la obra en los plazos establecidos (desde agosto hasta diciembre, es decir, 5 meses).
- No queda claro si se permiten realizar los trabajos en el túnel durante todo el año o sólo las voladuras. Si solo fueran las voladuras y para las obras del resto del túnel hubiera que ceñirse a los 5 meses citados anteriormente, la obra resultaría inviable técnica y económicamente.
- No resulta viable desplazar hacia el Sur la traza desde el P.K. 2+750 a 2+900 tal y como se indica en el borrador de la DIA. La intensa campaña de campo y ensayos realizados han conducido a establecer la traza óptima del túnel y a descartar otras por la mala calidad de los materiales. Analizados los círculos facilitados por la Dirección General de Medio Ambiente, donde se refleja la presencia de la especie *Tetraclinis articulata*, solamente se aprecia la posible afección sobre una pequeña superficie por los desmontes del emboquille de salida. Esta zona esta situada próxima a la cantera existente.
- No resulta viable técnica y económicamente, tener en cuenta en las obras del túnel la futura planificación energética del Valle de Escombreras.
- No se entiende el motivo por el cual se han de realizar estudios y programas y llevar a cabo, en su caso, la limpieza y recuperación de los suelos contaminados que pudieran encontrarse no solo en la traza, si no en terrenos próximos (no se especifica que distancia se entiende como "terrenos próximos).

Finaliza exponiendo que se considera que el borrador de la DIA no contiene restricciones o condicionantes adicionales a los indicados en el

párrafo anterior, que no obstante conllevan la inviabilidad de la actuación, que impliquen modificaciones del proyecto de construcción o comprometan el normal desarrollo de las obras.

En relación con el último punto de este informe en relación son los suelos contaminados se emite nuevo informe técnico del Servicio de Planificación y Evaluación Ambiental de la Dirección General de Medio Ambiente de fecha 18 de julio de 2012 en el que, vista la documentación obrante en el expediente, en particular el Estudio de Impacto Ambiental de febrero de 2010 presentado por la Dirección General de Carreteras, se da respuesta a esta observación, entre otras, y se especifica que la medida recogida en el apartado 3.1.4 del Anexo de la DIA sobre la cual se formula la observación descrita en el informe de la DG Carreteras de fecha 9/12/11, esta extraída íntegramente del Estudio de Impacto Ambiental presentado por la Dirección General de Carreteras, en concreto en el apartado 6.1.2 m) *Protección del suelo y aguas*, página 83. Por todo ello no se entiende la observación realizada ya que esta es una medida recogida por el propio promotor del proyecto en el citado Estudio de Impacto Ambiental.

Asimismo, el Servicio de Información e Integración Ambiental de la Dirección General de Medio Ambiente emite nuevo informe de fecha 15 de marzo de 2012 en el que contesta a las consideraciones de recogidas en el informe de la Dirección General de Carreteras de fecha 9 de diciembre de 2011. En este informe estima todas las consideraciones, y concreta o reformula dos nuevas observaciones que se recogen en el apartado 3 de este anexo.

3. CONSIDERACIONES TÉCNICAS

Una vez realizado el análisis anterior, y en base al Estudio de Impacto Ambiental y la documentación derivada de la fase de información pública y consultas, **la aprobación definitiva del proyecto referenciado deberá incorporar** además de las medidas preventivas y correctoras contenidas

en el Estudio de Impacto Ambiental, que no se opongan al presente informe, **las siguientes condiciones:**

3.1) EN BASE A LAS COMPETENCIAS DE ESTA DIRECCIÓN GENERAL:

A. Del Servicio de Planificación y Evaluación Ambiental de la Dirección General de Medio Ambiente:

1. Generales

- a. 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 del proyecto evaluado, siempre y cuando no contradigan al condicionado del presente Anexo. En otro caso procederán de canteras legalmente autorizadas.
- b. Los materiales de desecho de la propia excavación se reutilizarán (en el caso de que sea posible) en la obra, en unos casos mejorando sus propiedades edáficas mediante la adición de abonos para su posterior uso como cubierta vegetal en la revegetación y en otros mejorando la calidad mediante aditivos para su utilización y posterior uso en la traza de la vía.
- c. En los taludes de terraplén, se diseñarán adecuadamente los drenajes, conectados a las cunetas longitudinales de la carretera, con la finalidad de corregir y canalizar la escorrentía superficial, y su efecto erosivo.
- d. En el Proyecto de Construcción se deberá incorporar un Proyecto de Restauración, que recogerá medidas de control de la erosión, de restauración paisajística y de restauración de los taludes en terraplén, haciendo hincapié en la reutilización de especies vegetales existentes en la zona, realizando siembras y riegos si fuese necesario (lo que beneficiará también a la fauna). También se incluirán medidas necesarias para salvaguardar los hábitats de interés comunitario que puedan ser afectados por las estructuras anejas a las obras, así como los ejemplares vegetales protegidos afectados por las obras.

Dicho proyecto incluirá un presupuesto de todas las medidas que se incluyan para cada componente de la restauración.

- e. Se realizará un Programa de Seguimiento Biológico de la fauna que utiliza los hábitats de interés comunitario existentes en el área. En alguna etapa de su ciclo vital y realización de actuaciones encaminadas a favorecer la continuidad de estas comunidades en éstos (mantenimiento de las condiciones adecuadas para las especies reproductoras, áreas de campeo para las aves, etc).

2. Residuos

- a. 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.
- b. 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.
- c. Una vez finalizada la obra, se procederá a la retirada de todas las instalaciones portátiles utilizadas, así como a la adecuación del emplazamiento mediante la eliminación o destrucción de todos los restos fijos de las obras, y en general de cualquier cimentación de instalaciones utilizadas durante la ejecución de las obras. Los escombros o restos de materiales producidos

durante los trabajos de construcción, así como los materiales que no pueden ser utilizados en la obra, serán separados según su naturaleza y entregados a gestor autorizado o vertedero autorizado.

- d. En el caso de que se precise la utilización de vertederos durante la ejecución del proyecto, se emplearán los vertederos descritos en el Estudio de Impacto Ambiental, y en cualquier caso aquellos que estén debidamente autorizados.

3. Calidad del Aire

- e. 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.
- f. En aquellos trabajos que generen polvo (explanaciones, tránsito de maquinaria y vehículos o descarga de materiales) se efectuarán riegos con la frecuencia necesaria para mitigar el polvo en suspensión.
- g. Se procederá a estabilizar los depósitos o acopios de materiales que deban conservarse determinados periodos de tiempo para ser utilizados posteriormente, a fin de aminorar la dispersión de partículas sólidas.
- h. Los vehículos que transporten tierra, escombros o cualquier otro material pulverulento tomarán las medidas necesarias para que no se produzcan derrames o voladuras, como por ejemplo la colocación de una lona adecuada al tipo de material transportado.

4. Paisaje

- a. Mantener o reponer el acceso a los caminos del castillo de San Julián y de la Ermita del Calvario, caminos utilizados frecuentemente por la población para actividades ocio-recreativas, deportivas, o culturales.
- b. Empleo de materiales en color o textura lo más acorde posible con los existentes. Aplicable a obras complementarias a la

carretera (obras de drenaje, túneles), pero no a la propia carretera, donde el pavimento utilizado generalmente es aglomerado asfáltico.

- c. Revegetación de taludes en terraplén, mediante la utilización de especies autóctonas, con dos objetivos diferentes. Por un lado, conseguir la integración visual del talud, evitando el contraste de los taludes desnudos con el entorno. Y por otra parte, prevenir la erosión y el arrastre de materiales, lo que puede afectar a la estabilidad estructural del talud. En el caso de los taludes de desmonte, realizados sobre roca, las características bioclimáticas del área de estudio no aceptan las técnicas de revegetación conocidas.

5. Protección del Suelo

- a. Una vez finalizada la obra, se procederá a la retirada de todas las instalaciones portátiles utilizadas, así como a la adecuación del emplazamiento mediante la eliminación o destrucción de todos los restos fijos de las obras, y en general de cualquier cimentación de instalaciones utilizadas durante la ejecución de las obras. Los escombros o restos de materiales producidos durante los trabajos de construcción, así como los materiales que no puedan ser reutilizados en la obra, serán separados según su naturaleza y entregados a gestor autorizado o a vertedero autorizado.
- b. Los materiales de desecho de la propia excavación se reutilizarán (en el caso de que sea posible) en la obra, en unos casos mejorando sus propiedades edáficas mediante la adición de abonos para su posterior uso como cubierta vegetal en la revegetación y en otros mejorando la calidad mediante aditivos para su utilización posterior en la traza de la vía.
- c. En los taludes de terraplén, se diseñarán adecuadamente los drenajes, conectados a las cunetas longitudinales de la carretera, con la finalidad de corregir y canalizar la escorrentía superficial, y su efecto erosivo.

d. En los tramos que discurren próximos o sobre terrenos potencialmente contaminados, y con carácter previo a cualquier labor de construcción, se procederá por parte de los agentes que lleven a cabo la ejecución y desarrollo de la misma, a realizar lo siguiente:

- Delimitación e inventario de detalle de los emplazamientos de suelos contaminados, evaluando los riesgos para la salud humana y/o el medio ambiente, en caso de que se confirme su existencia. Los criterios para delimitar e inventariar emplazamientos serán inicialmente los establecidos en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes de suelo y estándares para la declaración de suelos contaminados (BOE nº 15, 18 de enero de 2005). La metodología, estudios y resultados para tal delimitación deben ser validados por la Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental.
- Redacción de los proyectos y programas necesarios para la limpieza y recuperación de suelos contaminados, en su caso. Los mismos también serán validados por el Órgano Ambiental.
- Actuaciones de limpieza y recuperación de los suelos contaminados, si procede.

6. Protección contra el Ruido

- a. 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.

- b. Durante la fase de construcción y desmantelamiento, se dotará a las máquinas ejecutoras de los medios necesarios para minimizar los ruidos.
- c. Para el caso de voladuras, se utilizarán las técnicas que, manteniendo las condiciones de seguridad apropiadas, disminuyan al máximo los niveles de ruido y vibraciones debido a estos procesos.
- d. Se introducirán las siguientes pantallas antirruído con una tipología de pantalla de hormigón fonoabsorbente:

UBICACIÓN DE PANTALLAS	LONGITUD DE PANTALLAS	ALTURA PANTALLAS
p.k. 0+168 – 0+288 (margen izq.)	120 m	4 m
p.k. 0+902 – 0+961 /margen izq.)	59 m	2 m
Glorieta acceso Lo Campano (margen izq.)	82 m	4 m
Glorieta acceso Lo Campano (margen dcho.)	70 m	4.5 m
p.k. 1+379 – 1+409 (margen dcha.)	30 m	2 m

B. De la anteriormente denominada **Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad**, actualmente integrada en la Dirección General Medio Ambiente:

I. Medidas propuestas para corregir el impacto sobre la flora protegida:

- a. Durante la fase previa se georreferenciarán de forma individualizada aquellos individuos de flora protegida presentes en el ámbito del proyecto (traza, desmontes y terraplenes), de, como mínimo, las siguientes especies: *Periploca angustifolia*, *Tetraclinis articulata*, *Aristolochia baetica*, *Chamaerops humilis*, *Osyris lanceolata*, *Rhamnus*

alaternus, *Sideritis pusilla* subsp. *carthaginensis*, *Tamarix canariensis*.

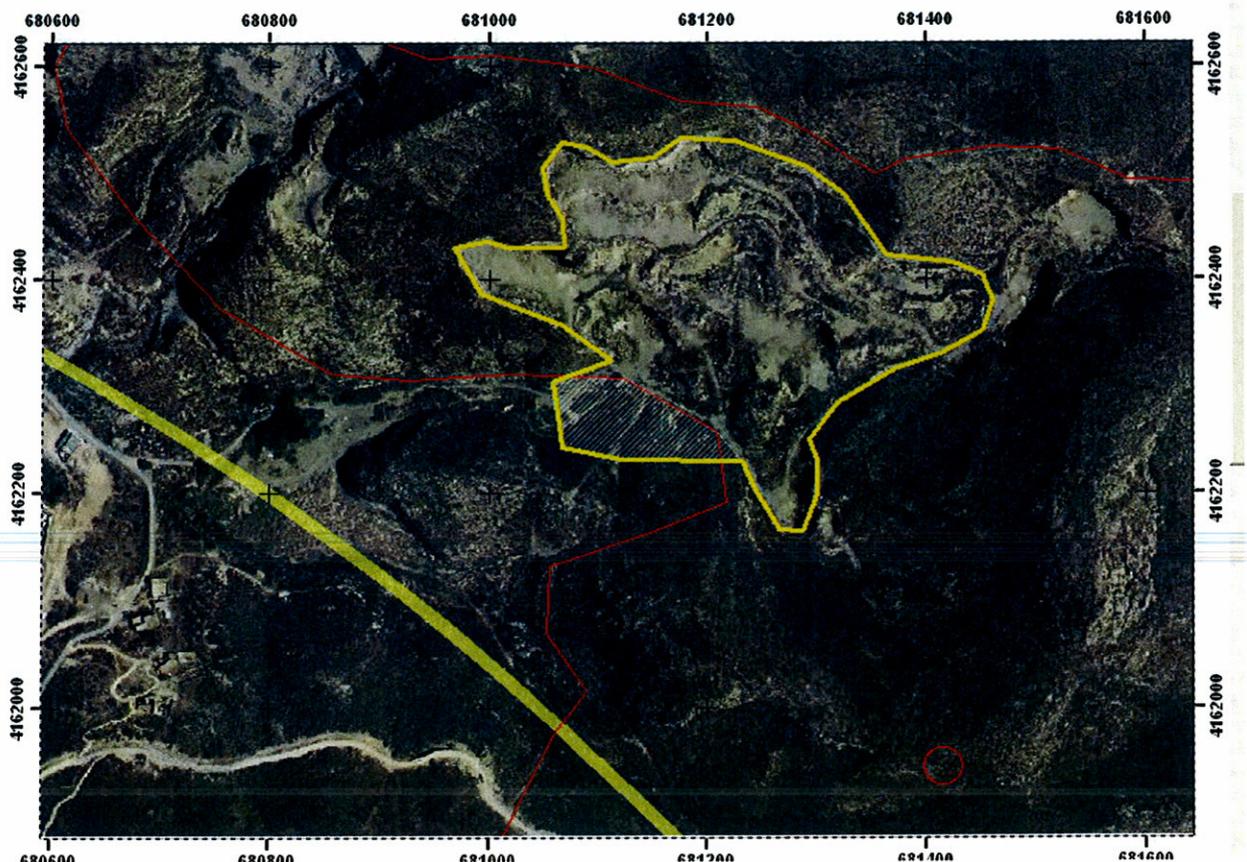
- b. Se deberán trasplantar todas las especies protegidas perennes afectadas a una zona de mantenimiento, para que con posterioridad sean trasplantadas a las zonas de restauración, para las que se elaborará una propuesta técnica específica de restauración.
- c. En las labores de restauración no se empleará las especies protegidas: *Salsola papillosa* y *Tamarix africana*.
- d. El material vegetal empleado en las labores de restauración deberá proceder de la Región 36 Subbética Murciana y de la Región 37 Litoral Murciano, según establece el Ministerio de Medio Ambiente, mediante Real Decreto 289/2003, en las Regiones para la Identificación y Utilización del Material Forestal de Reproducción (RIU).

II. Medidas propuestas para corregir el impacto sobre los hábitats de interés comunitario:

- a. Revegetar con las especies características de dichos hábitats en las zonas a restaurar, implementando los objetivos del proyecto de restauración que se genere con la recuperación de dichos hábitats, y además de las planteadas se incluirán como mínimo: *Dactylis glomerata* subsp. *hispanica*, *Dianthus broteroi*, *Genista jimenezii*, *Sedum sediforme* y *Teucrium capitatum* subsp. *gracillimum*.
- b. No se emplearán especies exóticas invasoras en las labores de revegetación, y especialmente no se emplearán las siguientes: *Acacia sp. pl.*, *Agave sp. pl.*, *Ailanthus altissima*, *Arundo donax*, *Carpobrotus acinaciformis*, *Cylindropuntia sp. pl.*, *Lantana camara*, *Melia azederach*, *Opuntia sp. pl.*, *Pennisetum sp. pl.*, *Robinia sp.*, *Washingtonia sp. pl.*
- c. se deberá proceder al trasplante de los ejemplares de *Tetraclinis articulata* que pudieran ser afectados en las obras de emboquille de salida del túnel, actuación que

deberá ser reflejada y resuelta en el anteriormente citado proyecto de "Refuerzo de *Tetraclinis articulata* en el entorno del nuevo acceso a la Dársena de Escombreras".

- d. Como medida complementaria dirigida a contrarrestar la pérdida de hábitat potencial disponible para *Tetraclinis articulata* se debe realizar el reforzamiento de esta especie en el entorno del proyecto mediante un proyecto concreto denominado "Refuerzo de *Tetraclinis articulata* en el entorno del Nuevo trazado de acceso a la dársena de Escombreras desde Cartagena" y que deberá contar con el visto bueno previo de la Dirección General de Medio Ambiente antes de la ejecución del citado proyecto. Dicho proyecto será elaborado por técnicos competentes en la materia (conocimiento en botánica y restauración ambiental), y deberá trasladarse a ese centro directivo para su análisis y valoración.
- e. La zona explicitada en el Anexo V. PRÉSTAMOS del EsIA correspondiente al área delimitada por la antigua cantera (actualmente abandonada y en las inmediaciones de Lo Campano) contiene en su perímetro zona de monte en los



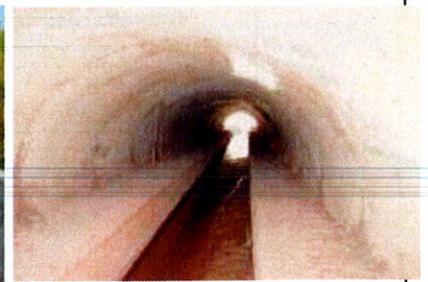
que se observa parte de los hábitats de interés comunitario descritos con anterioridad, razón por la cual se restringe el uso para préstamos y vertedero de dicha superficie reflejada en la figura.

Figura 2. Zonificación de área de vertedero y préstamos próxima a Lo Campano

III. Medidas propuestas para corregir el impacto sobre la fauna protegida:

- a. Las obras de drenaje transversal (ODT) se diseñarán dejando la parte central con menor altura destinada al flujo de agua y los laterales más elevados para permitir el tránsito de fauna. Las estructuras no deberán presentar ningún tipo de desniveles ni en los accesos, ni en el interior del paso para que sean transitables por todo tipo de fauna terrestre presente en la zona, de manera especial, anfibios. La anchura mínima de las banquetas laterales será de 0,5 m. Su altura se definirá en función de la lámina de inundación. La pendiente de las rampas de acceso a las banquetas laterales será de 30° y, como máximo de 45°.
- b. Para evitar el acceso de pequeños mamíferos y reptiles a la calzada se colocará, en las inmediaciones de las obras de drenaje un cerramiento con malla (a modo de estructura de guía), la cual presentará en la parte baja una luz lo suficientemente pequeña para evitar el acceso por ella del animal a la calzada, canalizando el flujo de fauna hacia dichas obras de drenaje. Si la infraestructura viaria situada por encima del paso tiene una alta intensidad de tráfico, se instalarán pantallas opacas en la parte superior de la estructura, para atenuar las perturbaciones generadas por el tráfico de vehículos. Estos cerramientos quedarán empotrados sobre la embocadura y aletas de las ODT de modo que se minimicen las labores de mantenimiento posterior.

- c. En el caso de pasos que crucen zonas de ramblas las estructuras de guía anteriores serán sustituidas por cerramientos de valla opaca (madera tratada, hormigón u otro material opaco) de una altura mínima de 40 cm. No son aplicables cerramientos de malla convencionales, ni los de luz de malla más reducida, ya que algunas especies intentan trepar por ellos en lugar de avanzar siguiendo la valla en dirección hacia el paso.
- d. La parte inferior de la malla se ajustará completamente al terreno sin dejar ningún hueco y se unirá a los accesos del paso evitando discontinuidades o la formación de bordes o salientes que puedan obstaculizar el paso. Se usarán, preferiblemente, vallas verticales sin ángulos redondeados. El cerramiento deberá instalarse en la base de los terraplenes sobre los que discurre la guía y lo más próximo a éste, para que la longitud del paso sea la menor posible. Los extremos del vallado se dirigirán hacia el exterior de la vía para orientar a los animales de nuevo hacia el medio natural, en caso de que no se desplacen en el sentido de las ODT. La superficie del terreno adyacente al vallado de guía por su parte exterior, debe estar bien perfilada y no presentar desniveles. Preferible que la zona quede desprovista de vegetación.
- e. En general, se estará a lo dispuesto en el texto del Ministerio de Medio Ambiente PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARA EL DISEÑO DE PASOS DE FAUNA Y VALLADOS PERIMETRALES (2006).



Imágenes extraídas del texto PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARA EL DISEÑO DE PASOS DE FAUNA Y VALLADOS PERIMETRALES Ministerio de Medio Ambiente (2006) y que reflejan parte del condicionado del presente informe.

Con el objeto de realizar un adecuado seguimiento y control de la actuación, así como del cumplimiento de las medidas indicadas en este apartado, se deberá comunicar el inicio de las obras a la Dirección General de Medio Ambiente, a través del Centro de Coordinación Forestal de la Región de Murcia (CECOFOR), llamando al teléfono 968840523.

3.2) EN RELACIÓN A ASPECTOS DERIVADOS DE LA FASE DE CONSULTAS, ASÍ COMO, DE INFORMES DE OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS AFECTADAS:

1. De la Dirección General de Emergencias

- a. Atendiendo a la protección de las personas y bienes empleados en el proyecto, se deberá tener en cuenta para el desarrollo de la actuación el presente Plan de Emergencias Exterior del Sector Químico del Valle de Escombreras.

2. Del Ayuntamiento de Cartagena

- b. Se deberán tener en cuenta las ordenanzas municipales que sean de aplicación, y especialmente lo establecido en el capítulo 3, Normas de Protección, de las NN.GG del Texto Refundido de la Aprobación Provisional de la Revisión del PGOU de Cartagena.

3. De la Confederación Hidrográfica del Segura

- c. En ningún caso se disminuirá la capacidad hidráulica de los cauces con los que intercepta la traza ni se alterará la

morfología de los mismos sin la correspondiente autorización o informe favorable del Órgano de Cuenca.

- d. Para las obras de drenaje transversal se recomienda no generar estrechamientos de los cauces diseñando la mayor dimensión horizontal posible que prevalecerá sobre la vertical.
- e. Las obras de drenaje transversal proyectadas deberán satisfacer la evacuación de avenidas de periodo de retorno de 500 años, o de periodo de retorno de 100 años siempre que se justifique la inexistencia de riesgos catastróficos.

3.3) MEDIDAS DE PROTECCIÓN DE ELEMENTOS DEL PATRIMONIO CULTURAL

- a. Se estará a lo dispuesto en el informe de la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales de fecha 25 de enero de 2010, por el que se establecen una serie de condiciones al proyecto, así como al programa de corrección de impacto sobre los elementos del patrimonio afectados por la obra propuesto en el Estudio de Impacto Ambiental.

3.4) 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 informe. 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.

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 protección de la calidad ambiental, así como la conservación de los valores naturales se presentarán ante la Dirección General de Medio Ambiente.

