



Región de Murcia

CONSEJERIA DE PRESIDENCIA

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE RELATIVA A UN PROYECTO DE AUTOVÍA LORCA - CARAVACA, EN LOS TÉRMINOS MUNICIPALES DE LORCA Y CARAVACA DE LA CRUZ, A SOLICITUD DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS.

La Dirección General de Medio Ambiente ha tramitado el expediente nº 459/09 AU/EIA, instruido a instancia de LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, con domicilio a efecto de notificaciones en Plaza Santoña 6, 30.071 - Murcia, y 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 de protección de medio ambiente de la Región de Murcia*, en su Anexo I, punto 2.10.c) correspondiente al Proyecto de Autovía Lorca - Caravaca, en los términos municipales de Lorca y Caravaca de la Cruz, resulta:

Primero. Con fecha de 25 de mayo de 2009, se da registro de entrada en la Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental (actualmente integrada en la Dirección General de Medio Ambiente) al Documento Inicial con las características más significativas del proyecto objeto de esta Declaración de Impacto Ambiental, remitido por la Dirección General de Carreteras, como órgano sustantivo por razón de la materia.

Segundo. Esta Dirección General (antes Dirección General de Planificación, Evaluación y Control 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, ha consultado, a los siguientes órganos de las Administraciones Públicas afectadas y público interesado sobre el documento inicial del proyecto referenciado, con el siguiente resultado:

ORGANISMO	RESPUESTAA
Ayuntamiento de Caravaca de la Cruz.	
Ayuntamiento de Lorca.	X
Confederación Hidrográfica del Segura.	X
D. G. de Bellas Artes y Bienes culturales.	X
D. G. de Urbanismo y Ordenación del Territorio.	X
Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad (actualmente integrada en esta Dirección General).	X
Dirección General de Regadíos y Desarrollo Rural.	
Delegación del Gobierno de Murcia.	X
Ecologistas en Acción.	
Asociación de Naturalistas del Sureste (ANSE)	X

Tercero. Con fecha de registro de salida 28 de septiembre de 2009, desde esta Dirección General se da traslado al promotor del informe sobre la amplitud y nivel de detalle del Estudio de Impacto Ambiental, tras consultar a las Administraciones Públicas afectadas y público interesado.

Cuarto. La Dirección General de Carreteras, con fecha 24 de junio de 2010, certifica la publicidad del Estudio de Impacto Ambiental durante 30 días, mediante la publicación del anuncio correspondiente en el Boletín Oficial de la Región de Murcia nº 69, del 25 de marzo de 2010, y la consulta a las Administraciones Públicas afectadas y público interesado, habiéndose

recibido respuesta de la Dirección General de Territorio y Vivienda, Dirección General de Regadíos y Desarrollo Rural, Confederación Hidrográfica del Segura, Ayuntamiento de Lorca y Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad.

Asimismo, en la fase de información pública se han presentado alegaciones por parte de Ecologistas en Acción, Asociación Herpetológica de Murcia (AHEMUR), D. Fernando Illán Albert y Dña. Encarnación Sánchez Sánchez en representación de 8 vecinos de la Zona de la Diputación de La Paca (Lorca) y de Alhama de Murcia.

Con posterioridad al periodo de información pública y consultas el Servicio de Información e Integración Ambiental remite el 27 de julio de 2012 informes del Servicio de Gestión y Protección Forestal de fecha 18 de junio de 2010 y del Servicio de Biodiversidad, Caza y Pesca Fluvial de fecha 5 de julio de 2012, pertenecientes ambos, en la actualidad, a esta Dirección General de Medio Ambiente.

Quinto. La Dirección General de Medio Ambiente, es el órgano competente para dictar esta Declaración de Impacto Ambiental, de conformidad con lo establecido en el Decreto del Presidente de la Comunidad Autónoma nº 17/2013, de 25 de julio, 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.

Vistos los informes técnicos de fecha 13 de diciembre de 2013 del Servicio de Planificación y Evaluación Ambiental, y los informes de los que ha dado traslado el Servicio de Información e Integración Ambiental mediante comunicación de 27 de julio de 2012: del Servicio de Gestión y Protección Forestal de fecha 18 de junio de 2010 y del Servicio de Biodiversidad, Caza y Pesca Fluvial de fecha 5 de julio de 2012, se formula esta Declaración de Impacto Ambiental.

Vistos los antecedentes mencionados, las disposiciones citadas y las demás normas de general y pertinente aplicación, se procede a.

DICTAR:

Primero. A los solos efectos ambientales se formula Declaración de Impacto Ambiental en relación al proyecto de la "Autovía Lorca – Caravaca", en los términos municipales de Lorca y Caravaca de la Cruz, en la que se determina que para una adecuada protección del medio ambiente y de los recursos naturales, se deberán cumplir las medidas protectoras 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, tal como indica el artículo 98 de la ley 4/2009, si no se hubiera comenzado la ejecución del proyecto; 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 los Ayuntamientos de Lorca y Caravaca de la Cruz, en cuyos territorios se ubica la infraestructura viaria y 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, 4 de marzo de 2014.

EL DIRECTOR GENERAL DE
MEDIO AMBIENTE,



Amador López García.

ANEXO

1. CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DEL PROYECTO.

1.1 El proyecto evaluado consiste en la construcción de un corredor tipo autovía AV-100 correspondiente al eje de las carreteras RM-711 y RM-730, discurriendo íntegramente por terrenos pertenecientes a los términos municipales de Lorca y Caravaca y planteándose diferentes variantes dependiendo del cumplimiento de los requisitos mínimos establecidos a una autovía AV-100, del grado de aprovechamiento de la actual carretera y de las aproximaciones a núcleos urbanos, LICs y ZEPAs, determinándose finalmente, una longitud del corredor a estudiar, de 54 km.

1.2 El corredor consta de seis tramos diferenciados, para los que a su vez, se plantean diferentes alternativas:

- Alternativa I/II-A

- Tramo I (I-1): Parte del final de la Autovía del Noroeste en Caravaca de la Cruz, y buscando el máximo aprovechamiento de la calzada existente aunque modificándose las alineaciones para el cumplimiento de las condiciones de la AV-100 y donde el paso por el alto de la Venta de Cavila se plantea por debajo de la rasante actual, mediante túnel artificial y en consecuencia, planteando el Enlace de Venta de Cavila, elevado.

La longitud total es de 6.407,53 m con radios en planta de entre 500-9.000 y rasantes de entre 1-4,83%, con un máximo puntual de 5,94% en un tramo reducido de 125 m.

- Tramo II (II-1a): Parte del Enlace de Venta de Cavila (junto a la carretera RM-C16 al oeste de la RM-711) discurriendo inicialmente en dirección Sur, girando al Este para cruzar sobre la carretera RM-711 entre Pinilla, Almudema y río

Quípar, continuando por la margen derecha de éste siguiendo el trazado de un camino local existente, hasta su final en el pk 16 de la RM-711.

La longitud total es de 8.807,11 m con radios en planta de entre 800-1000 y rasantes muy suaves, con un máximo puntual de 1,50% en un tramo reducido de 125 m.

- Alternativa I/II-B

- Tramo I (I-1): Coincidente con la de la alternativa I/II-A.
- Tramo II (II-2a): Coincidente con la alternativa Tramo II (II-1a) hasta el pk 2+551 en el que se separa de ésta hacia el sur y manteniéndose al Oeste de la carretera RM-711 y de los núcleos de Pinilla y Almudema, terminando en el pk 16 de ésta (mismo punto que la alternativa Tramo II (II-1a).

La longitud total es de 8.646,08 m con radios en planta de entre 800-1500 y rasantes admisibles (máximo de 2,60 %).

- Alternativa I/II-C

- Tramo I (I-2): Similar a la Alternativa I-1, el paso por el alto de Venta Cavila se realiza al Noroeste de la carretera (en lugar de seguir su trazado como en la alternativa I-1), donde se evita la construcción del túnel artificial y atravesando una porción de suelo urbanizable sectorizado, planteando el enlace de Venta de Cavilla a nivel del terreno debido a la altura de los terraplenes.

La longitud total es de 6.400,83 m con radios en planta de entre 500-9.000 y una rasante final del 2,80%.

- Tramo II (II-1b): Coincidente con la alternativa II-1a, a excepción del su tramo inicial de 1.426 m que presenta distinta rasante impuesta por el tramo I.

- Alternativa I/II-D

- Tramo I (I-2): Coincidente con la alternativa I/II-C
- Tramo II (II-2b): Coincidente con la alternativa II-1a, a excepción del su tramo inicial de 1.426 m que presenta distinta rasante impuesta por el tramo I.

- Alternativa III/VI-A

- Tramo III: esta alternativa parte del tramo II previo (Caravaca- Venta de Cavila- Río Quípar hacia el kilómetro 16,5 de la RM-711) finalizando sobre el kilómetro 24 (a la altura de la Ermita de Santa Teresa, en el término municipal de Lorca), donde ha seguido el trazado de la RM-711 hasta el pk 3+000 donde se desvía a la izquierda, para discurrir entonces paralelamente con la RM-711 hasta el PK. 5+000, donde ambos trazados se separan.

La longitud total es de 8.256,10 m con radios en planta de entre 800-1.100 y rasantes comprendidas entre el 0,8-5%.

Su trazado atiende a la accidentada orografía del terreno (Cuerda de la Vereda, Rambla de Clavijo,..), las zonas existentes protegidas ambientalmente (LIC "Casa Alta-Salinas") y la presencia de grandes infraestructuras (gaseoducto Almería- Chinchilla).

- Tramo IV (IV-1): la alternativa parte del tramo III anterior, finalizando en el kilómetro 39 de la RM-711, al Sur de la pedanía lorquina de La Paca, donde siguiendo parcialmente a la actual carretera RM-711 durante unos 550m donde discurre al Oeste sorteando los núcleos de Don Gonzalo y La Paca, a través de parcelas de cultivos para finalmente, volver sobre la RM-711, aprovechando sus tramos o sus rectificadas para cumplir las condiciones de AV-100.

La longitud total es de 15.242,24 m con radios en planta de entre 800-1.500 y rasantes comprendidas entre el 0,5-3,16%.

- Alternativa III/IV-B

- Tramo III (III): Coincidente con el de la alternativa III/IV-A
- Tramo IV (IV-2): la alternativa discurre en su hasta el pk 7+190 de manera idéntica a al tramo IV (IV-1), donde discurre al Oeste del trazado alternativo de la IV-1, atravesando campos de cultivo hasta el pk 11+953, sobre el kilómetro 36 de la RM-711, en el que vuelven a coincidir ambos trazados.

La longitud total es de 15.061,61 m con radios en planta de entre 800-2.000 y una rasante máxima del 3,80%.

- Alternativa III/IV-C

- Tramo III (III): Coincidente con el trazado de la alternativa III/IV-A.
- Tramo IV (IV-3): Siguiendo el trazado de la RM-711, en el pk 2+875 (en Don Gonzalo) se separa de las otras alternativas, cruzando el cauce del río Turrilla en el pk 6+300, evitando los terrenos en los que se prevé la construcción de la futura EDAR y continuando su avance por terrenos principalmente agrícolas hasta coincidir en el pk 13+732, con el de las alternativas IV-1 y IV-2 y hasta el final.

La longitud total es de 15.140,37 m con radios en planta de entre 1.000-5.000 y una rasante máxima del 3,30% y mayoritarias inferiores al 1,5%.

- Alternativa V/VI-A

- Tramo V (V): Comenzando en el kilómetro 39 de la RM-711 (al final del tramo IV anterior), finaliza en el kilómetro 52 de la RM-711 (en las cercanías de la zona industrial de La Serrata), coincidiendo en su trazado y hasta el pk 2+800, en la carretera actual, desplazándose entonces hacia la izquierda –sorteando el LIC “Lomas del buitre y Río Luchena”) y apoyándose puntualmente en la RM-711, (cruzando la Rambla del Estrecho y de Torrealvilla, en el pk. 7+000 y pk 12+500 con un viaducto de 360 y 60 m de luz, respectivamente e interfiriendo en el pk 9+200 con un poste de la línea de Alta Tensión de 132 kV (S.T. Praderas- S.T. Don Gonzalo) proyectado).
La longitud total es de 13.000,66 m con radios en planta de entre 1.000-7.500 y una rasante máxima del 3,20%.

- Tramo VI (VI-1): discurriendo al Este de la RM-711 y de la zona industrial La Serrata, se realiza la conexión con la autovía A-7, en el pk 598 mediante un enlace tipo trompeta con el lazo en la entrada a ésta, ubicada entre los dos existentes (pk 596 y 600). Esta alternativa contempla la remodelación de la actual carretera RM-711 entre el enlace existente del pk +600 con el previsto con la A-7.
La longitud total es de 4.966,11 m con radios en planta de entre 800 y 1.200 m y una rasante máxima del 3%.

- Alternativa V/VI-B1

- Tramo V: Coincidente con el trazado de la alternativa V/VI-A.
- Tramo VI (VI-2-1): discurriendo al Este de la RM-711 y de la zona industrial La Serrata, (mismo trazado de inicio que la alternativa VI-1 hasta el pk 2+500), girado al Sur para conectar con la A-7 en el pk 596 mediante enlace tipo diamante con glorieta a distinto nivel que sustituye la existente. (Esta alternativa –igualmente- incluye la

remodelación de la actual carretera RM-711 entre el enlace existente del pk +600 con el previsto con la A-7 y dos viaductos.

La longitud total es de 3.651,21 m con radios en planta de entre 900 y 1.200 m y una rasante máxima del 3%.

- Alternativa V/VI-B2

- Tramo V: Coincidente con el trazado de la alternativa V/VI-A.

- Tramo VI (VI-2-2): Con un trazado más al Oeste que las anteriores, cruza la cantera por el borde del frente, realizando la conexión con la autovía A-7 en el pk 596 mediante enlace tipo diamante con glorieta a distinto nivel que sustituye la existente (al igual que la alternativa VI-2-1). (Esta alternativa –igualmente- incluye la remodelación de la actual carretera RM-711 entre el enlace existente del pk +600 con el previsto con la A-7.

La longitud total es de 3.369,48 m con radios en planta de entre 900 y 1.400 m y una rasante máxima del 4%.

- Alternativa V/VI-C

- Tramo V: Coincidente con el trazado de la alternativa V/VI-A.

- Tramo VI (VI-3): Contempla el desdoblamiento de la actual carretera sin intersecciones de a nivel, discurriendo por el centro de la zona industrial La Serrata y realizando la conexión con la autovía A-7 en el pk 596 mediante enlace tipo diamante con glorieta a distinto nivel que sustituye la existente (al igual que la alternativa VI-2-1 y VI-B2).

La longitud total es de 3.385,94 m con radios en planta de entre 300 y 600 m y una rasante máxima del 5%.

En el Estudio de Impacto Ambiental se determina que el trazado definitivo más idóneo desde el punto de vista medioambiental, sería el compuesto por la siguiente secuencia de tramos (y en su caso, alternativa) siguiente:

- Tramo I
- Tramo II en su alternativa D
- Tramo III*
- Tramo IV en su alternativa C*
- Tramo V
- Tramo VI en su alternativa B-1

*En cuanto al **tramo III y IV**, ninguna de las soluciones propuestas se considera idónea ambientalmente al presentar todas ellas impactos globales severos. No obstante, la solución III / IV-C sería la solución más idónea, siempre y cuando, en el proyecto constructivo definitivo se tengan en cuenta la siguiente medida que reduciría el impacto global:

La parte final del trazado debería plantearse hacia el este de la actual carretera, evitando la afección sobre la Unidad 30 del plano de vegetación actual, donde se encuentran ejemplares arbóreos de gran singularidad que confieren al entorno un alto valor ambiental y paisajístico. De esta forma, se minimizarían los impactos producidos sobre la flora y vegetación.

3. RESULTADO DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTAS A OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS AFECTADAS.

Durante la fase de información pública y consultas establecida en el artículo 93.1 de la *Ley 4/2009, de 14 de mayo, de Protección Ambiental Integrada*, en relación a otras administraciones públicas afectadas y público interesado, se han recibido las siguientes alegaciones y consideraciones mediante Comunicación Interior del órgano sustantivo (Dirección General de Carreteras) de 24 de junio de 2010:

- Dirección General de Territorio y Vivienda
- Dirección General de Regadíos y Desarrollo Rural
- Confederación Hidrográfica del Segura

- Ayuntamiento de Lorca
- Ecologistas en Acción

Asimismo, se han recibido las siguientes alegaciones a la información pública:

- Asociación Herpetológica Murciana (AHEMUR)
- D. Fernando Illán Albert (34799919E)
- Dña. Encarnación Sánchez Sánchez (23202289G) en representación de varios vecinos.

Y, procedentes del *Servicio de Información e Integración Ambiental*, del *Servicio de Gestión y Protección Forestal* y del *Servicio de Biodiversidad, Caza y Pesca Fluvial* pertenecientes actualmente, a esta Dirección General de Medio Ambiente.

3.1. Dirección General de Territorio y Vivienda

En su informe de fecha 5 de julio de 2010 reitera lo ya informado en la fase de consultas previas, en especial al respecto de las disposiciones establecidas para los distintos suelos de protección que ocupa el área definida por las diferentes alternativas contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental, y recuerda que según el anexo I de la normativa de las *Directrices y Plan de Ordenación Territorial de la Comarca del Noroeste (DPOTNO)*, que establece el régimen de usos en suelos protegidos: que la ejecución de nuevas vías de transporte estará condicionado a su informe preceptivo.

3.2. Dirección General de Regadíos y Desarrollo Rural

En su informe de 30 de abril de 2010, recoge en el ámbito de sus competencias y como recomendación, la consideración de una serie de aspectos detallados en el apartado 6.2 de este anexo.

3.3. Confederación Hidrográfica del Segura

Con fecha de 8 de junio de 2010 informa que 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 el mismo y que se detallan en el apartado 6.2 de este anexo; todo ello 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 este Organismo en aplicación del artículo 25.4 del Texto Refundido de la Ley de Aguas en relación a aspectos de su competencia (tales como 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 que puedan verse afectadas, en especial en lo referente al mantenimiento de los objetivos de calidad y medioambientales en los medios receptores de los vertidos que se puedan generar en la actuación; afecciones a bienes o infraestructuras propiedad de esa Confederación Hidrográfica del Segura).

3.4. Ayuntamiento de Lorca

El Ayuntamiento de Lorca en su informe de 26 de abril de 2010 indica que en el BORM nº 62 de fecha 16 de marzo de 2010 se publica Anuncio relativo al Estudio Informativo de autovía Lorca – Caravaca. Tramo Río Quipar – Lorca, en el que se pone de manifiesto que la alternativa seleccionada es la Alternativa III+IVC+V+VIB2. Debido a la elección de dicha alternativa considera que no se han analizado los efectos sobre el planeamiento vigente, hecho que supone razón para poner de manifiesto las siguientes consideraciones:

- a) Que el Plan General Municipal de Lorca clasifica los terrenos por los que pasa el trazado de la **alternativa III/IV-C** como Suelo Inadecuado para el Desarrollo Urbano (S.I.D.U.-1) y Suelo Urbanizable Especial (SUZE HUERTA).
- b) Que el Plan General Municipal de Ordenación de Lorca clasifica los terrenos por los que pasa el trazado de la **alternativa V/VI-B2** como Suelo Inadecuado para el Desarrollo Urbano (S.I.D.U.-1), Suelo No Urbanizable Protegido por Planeamiento con Valor Ambiental de Protección Media (C1), Suelo Urbanizable Sectorizado La Paca S-1RT, Suelo No Urbanizable Protegido por Planeamiento con Valor Ambiental de Protección Media-Alta (Y), Suelo Urbanizable No Sectorizado (SUZNS-4I), Suelo Urbanizable Sectorizado Serrata S-51 Y Sector 19-Residencial.

c) Que el trazado de la **alternativa V**, afecta al Sector 1RT de La Paca, habiendo sido aprobado inicialmente el Plan Parcial y programa de Actuación por Resolución de Alcaldía de fecha 14 de octubre de 2005; haciendo constar así mismo que en la Declaración de impacto ambiental de la Dirección General de Calidad Ambiental relativa a las modificaciones puntuales del Plan General Municipal de Ordenación de Lorca en algunas zonas del término municipal para su uso como suelo urbanizable, complementaria de la declaración de impacto ambiental de la Secretaría Sectorial de Agua y Medio Ambiente relativa al proyecto de revisión del Plan General Municipal de Ordenación de Lorca de fecha 29 de julio de 2002, publicada en el Borm Número 195, de fecha 23 de agosto de 2002 (BORM nº 258, de 7 de noviembre de 2003) se contempla lo siguiente:

“3.4-En el sector La Paca S 1RT existe afección a Hábitats de Interés Comunitario Prioritarios recogidos en la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo, relativa a la Conservación de los Hábitats Naturales y de la Fauna y Flora Silvestres”.

d) Que el trazado de la **alternativa V/VI-B2** afecta al Sector 19-Residencial, impidiendo su futuro desarrollo.

e) Que el trazado de la **alternativa V/VI-B2** atraviesa el Sector 5I de Serrata, habiendo sido aprobado inicialmente el Plan Parcial por Resolución de Alcaldía de fecha 4 de octubre de 2006.

Además, en el informe emitido por la Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de fecha 6 de octubre de 2008, no consta en ningún momento que el sector fuera afectado por la autovía Lorca- Caravaca.

Así mismo, cabe señalar que en el citado sector se han localizado hábitats de interés comunitario y relieves abruptos, aspectos contemplado en el informe emitido por la Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad de fecha de 5 de febrero de 2010.

f) Que el trazado de la **alternativa V/VI-B2** atraviesa el perímetro de reserva para futuras explotaciones de la cantera de roca caliza Alba-Lorca II, nº 21349, de la cementera Holcim.

- g) Que el trazado de la **alternativa V/VI-B2** invade la línea límite de la edificación un grupo empresarial dedicado a la actividad ganadera (Juan Jiménez García, S.A.U.)

Finalmente en el Estudio de Impacto Ambiental se opta por seleccionar el trazado I+IID+III+IVC+V+VIB1, de acuerdo con el anuncio de información pública del BORM nº 69 de 25 de marzo de 2010, y no el trazado I+IID+III+IVC+V+VIB2 al que hace referencia el ayuntamiento de Lorca en su informe.

3.5 Otros informes no provenientes de organismos públicos.

3.5.1 Ecologistas en Acción.

En los escritos de alegaciones presentadas y de *Addenda*, ambos, de fecha de entrada en esta Dirección General el 30 de abril de 2010, se recogen los siguientes aspectos:

- En materia de impacto global del proyecto: la innecesariedad del proyecto, la destrucción y fragmentación de territorio de mayor valor ambiental y su efecto acumulativo en la Región y en consecuencia, la reducción del paisaje de alta calidad ambiental con importantes funciones ecológicas y conservadoras de la biodiversidad, la importancia de la cohesión de las áreas ocupadas por la vegetación natural y por los cultivos tradicionales afectados que reduciría su funcionalidad en términos de diversidad y de procesos ecológicos y la necesidad de mantener la viabilidad de las especies especialmente representativas de la zona y que requieren de esta cohesión, el efecto de aislamiento poblacional de especies que generan especialmente las autovías y frente a las carreteras convencionales y destaca la importancia referenciada de la zona del Noroeste en materia de biodiversidad y de los procesos ecológicos con áreas continuas más grandes.
- Acerca del Estudio y de los impactos específicos del proyecto, se expone: la propuesta de selección de la alternativa cero, por razones de demanda y daño ambiental, el seccionamiento del territorio, aislando a las poblaciones de la tortuga mora, destacando la ausencia de previsión de acciones correctivas al respecto en el

Estudio, el estudio detenido y atención a las sugerencias realizadas por la Asociación Herpetológica de Murcia, el desconocimiento de las medidas correctoras al respecto de las vías pecuarias afectadas, la incompatibilidad de la obra con el Plan Estratégico de Infraestructura y Transporte (PEIT) y con sus objetivos, su consideración acerca del carácter seguro de la actual vía de comunicación entre Lorca y Caravaca bajo las condiciones de conducción reglamentadas y recomendadas, la alternativa económica y ambiental frente a la realización del proyecto del arreglo del firme y otras medidas de seguridad, el aumento del riesgo de incendio de la zona y de las molestias sobre aves rapaces, la pérdida de suelo fértil y sus consecuencias, las pérdidas de hábitats naturales, el dispendio de recursos públicos con objetos particulares y urbanísticos y el impacto natural irreversible generado, control exhaustivo de la obra por personal responsable, en caso de realización del proyecto, concluyendo finalmente con la valoración de las conclusiones del Estudio y la propuesta final de emisión de Declaración de Impacto Ambiental Desfavorable.

3.5.2 Asociación Herpetológica de Murcia (AHEMUR)

En su escrito de 20 de abril de 2010, se exponen los siguientes aspectos: el carácter general e indeterminado del tratamiento de los efectos del proyecto sobre las poblaciones de anfibios y reptiles en el Estudio, la ausencia de los efectos sobre la tortuga mora y su exclusión en el listado faunístico correspondiente a los reptiles (destacando su inclusión en el catálogo de especies amenazadas y su consideración en el mismo, la situación de poblaciones silvestres en un buen estado de conservación de la tortuga mora en parte del trazado previstos en concreto en las cercanías del Cabezo del Sordo), el cruce del trazado por biotopos acuáticos –que en el escrito identifica- de importancia vital para la conservación de la herpetofauna (entendiendo que deben extremarse las medidas precautorias al respecto), la incompleta referencia a los humedales que pueden verse afectados por el proyecto al no contemplar la Charca Ganadera de la Casa Nueva (se identifica, referencia y caracteriza en el escrito), solicitando finalmente: la elaboración de

un programa de vigilancia ambiental específico al respecto de las poblaciones de silvestres de tortuga mora (se detallan las actuaciones que entiende debe incluir), la necesidad: de extremar las precauciones en las ramblas cuyo cruce prevé el proyecto (en especial, en la Rambla del Estrecho) (incluye indicaciones al respecto), la de evitación de afección a la Charca Ganadera de la Casa Nueva y su entorno, con determinadas actuaciones al respecto (que así mismo el escrito indica), la de ampliación, a los montes públicos por los que se prevé el trazado y a fincas privadas, de las medidas compensatorias a adoptar para los espacios incluidos en la Red Natura 2000 y la de adopción adicional de las siguientes: construcción de una serie de charcas paralela al trazado de la autovía (recoge indicaciones al respecto) y la de financiación de un estudio sobre la fauna herpetológica de zona por donde discurre el trazado.

3.5.3 D. Fernando Illán Albert

En sus escritos de fecha 31 de marzo y 9 de abril de 2010, sugiere se contemple en el proyecto, la construcción de un paso elevado con accesos directo en ambos sentidos a la autovía proyectada.

3.5.4 Dña. Encarnación Sánchez Sánchez en calidad de representante.

El informe recibido con fecha de 31 de mayo de 2010, anexa Informe Técnico de alegaciones de propietarios afectados interesados y representados a estos efectos, por Dña. Encarnación Sánchez Sánchez, sobre el proyecto el cual pone de manifiesto las siguientes consideraciones medioambientales:

- En materia de disconformidades con el Estudio de Impacto Ambiental: la ausencia de medidas de garantía de la conservación y mantenimiento de elementos naturales como el nacimiento de la Fuente de Ordán, la afección a olivos centenarios, la división que generaría el proyecto en la huerta de riego de la diputación de La Paca, la consideración de insuficiente, la anchura del camino agrícola planteado para el servicio solicitando un mínimo de 6 metros de anchura con arcenes o bermas de medio metro y la no preparación de los caminos rurales para un aprovechamiento especial de los mismos (transito u ocupación de vehículos pesados, etc.).
- En materia de Protección del Medio Ambiente: el desmonte de altura mínima de 4 metros en los tramos que disten menos de 300 metros

de núcleos urbanos o zonas sensibles a elevados niveles acústicos o en caso de no ser técnicamente posible, la disposición de caballones de tierra paralelos a la traza o uso de pantallas acústicas en combinación con plantaciones de porte alto además de la disposición de silenciadores por parte de toda la maquinaria de la obra, la necesidad: de adopción de las medidas en las obras de drenaje transversal y otras, para el adecuado desagüe de la infraestructura mediante la conducción a cauces naturales previamente saneados y aumentados en su calado así como el de extremar las medidas de drenaje en los pasos inferiores; la adopción de medidas de protección (balsas de retención, decantación y desengrasado) en aras a proteger el sistema hidrológico e hidrogeológico de la zona garantizando la no afección a fuentes y manantiales de aguas naturales y el del respeto a los espacios húmedos (se destaca al respecto el nacimiento de la *Fuente de Ordán*), la inclusión de plano de localización de las instalaciones auxiliares de obra y zonas de exclusión en el proyecto de construcción (donde se prohíba expresamente actividad asociada a la obra) así como el de jalonamiento de toda la zona de obra durante el replanteo para la preservación de comunidades vegetales singulares, la integración de las medidas de restauración de la cubierta vegetal en el Plan de Obra del Proyecto de Construcción, la coordinación para que la extensión de tierra vegetal sea inmediatamente anterior a las siembras e hidrosiembras y la selección de especies autóctonas de baja inflamabilidad para la revegetación de taludes de desmonte y terraplenes.

4. ANALISIS AMBIENTAL DEL PROYECTO.

4.1 RELATIVO A LA CALIDAD AMBIENTAL.

De conformidad con lo indicado en el informe del Servicio de Planificación y Evaluación Ambiental, de 13 de diciembre de 2013, en relación a aspectos relativos a la calidad ambiental, cabe señalar lo siguiente:

4.1.1. Autorizaciones Ambientales Autonómicas:

El proyecto no está sometido a autorización ambiental autonómica al no estar incluido en ninguno de los supuestos del anexo I de la *Ley 4/2009, de 14 de mayo, de Protección Ambiental Integrada*.

4.1.2 Atmósfera.

El proyecto no se incluye en el ámbito del Real Decreto 100/2011, de 28 de enero, por el que se actualiza el catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y se establecen las disposiciones básicas para su aplicación.

4.1.3 Residuos

Tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento, es previsible la aparición de residuos catalogados tanto como peligrosos (incluidos los excedentes de excavación que estén contaminados por sustancias peligrosas) como no peligrosos, por tanto la actividad deberá de atenerse a las obligaciones que se describen en la *Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados*.

4.1.4 Vertidos

En base a la documentación aportada no se producirán vertidos directos al mar, alcantarillado o a cauce público, por lo que no procede la obtención de Autorización de vertido. No obstante, podrían producirse vertidos accidentales durante las fases de construcción y explotación, que se minimizarán con la aplicación de medidas preventivas y/o correctoras.

4.1.5 Suelos Potencialmente Contaminados.

El proyecto no se incluye en el Anexo I del Real Decreto 9/2005 de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

4.1.6 Ruido y vibraciones

Además de las emisiones generadas propias del montaje y construcción, la infraestructura viaria –como actividad en sí- supone un *emisor acústico*, conforme el artículo 12 de la *Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido* y por tanto, está sujeta a todas las prescripciones establecidas en la misma, de conformidad con el ámbito de aplicación que recoge el artículo 2.

Así mismo, de acuerdo con el artículo 18.1.b), se deben atender a efectos del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, las previsiones contenidas en esta Ley y en sus normas de desarrollo (*Real Decreto 1413/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley de 17 de noviembre, en lo referente a la evaluación y gestión de ruido ambiental* y *Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas*), además de las actualmente en vigor *Decreto 48/1998, de 30 de julio, de Protección de Medio Ambiente frente al ruido*, y las diferentes ordenanzas municipales aprobadas en la materia por los municipios afectados por el trazado (Lorca y Caravaca de la Cruz).

Al objeto de establecer una adecuada protección del medio ambiente, dicho informe recoge una serie de condiciones a tener en cuenta para la aprobación del proyecto, que se describen en el apartado 5 del presente Anexo.

4.2 RELATIVO AL MEDIO NATURAL.

El Servicio de Información e Integración Ambiental de la Dirección General de Medio Ambiente, remitió mediante comunicación interior de fecha 27 de julio de 2012, informes del Servicio de Gestión y Protección Forestal de fecha 18 de junio de 2010 y del Servicio de Biodiversidad, Caza y Pesca Fluvial de fecha 5 de julio de 2012.

Informe del Servicio de Gestión y Protección Forestal de 18 junio 2010.

En este informe se pone de manifiesto que el proyecto puede afectar a una serie de vías pecuarias tanto en el término municipal de Caravaca de la Cruz, como en el de Lorca. En concreto afecta a las siguientes vías pecuarias:

En Término Municipal de Caravaca de la Cruz:

A.- "TRAMO I":

a) "Vereda de las Minas", con una anchura de 20.00 metros.

Se produciría afección longitudinal en el tramo comprendido entre los Puntos P-1 a P-2. En este trayecto el eje de la Vía Pecuaria coincide con el de la carretera actual RM-730. En el Punto P-1; la Vía Pecuaria abandona la autovía proyectada y toma el Camino Real de Granada, en la parte Oeste de la carretera RM-730. En el Punto P-2 se unen las dos Vías Pecuarias la "Vereda de las Minas" y la "Vereda de los Barranquicos por Caneja" que deja la carretera por su parte Este y se dirige, entre otros al Paraje de la Casa Jorquera.

b) "Vereda de los Barranquicos por Caneja", con una anchura de 20,00 metros.

- Se produciría afección longitudinal en el tramo comprendido entre los Puntos P-2 a P-3.

En síntesis en el tramo I del Proyecto a realizar: se podría habilitar el tránsito ganadero entre los Puntos P-1 a P-3 por la margen Oeste de la Autovía y construir un paso elevado o subterráneo en el Punto P-2, de forma que quedaran unidas las dos Vía pecuarias mencionadas en la margen Oeste de la Autovía y fuera de ella y desde aquí tuviera continuidad la "Vereda de los Barranquicos por Caneja" hacia el paraje de la Casa Jorquera mencionado.

B.- "TRAMO II":

a) "Corredor II-A".-

- **"Vereda de los Barranquicos por Caneja**, con una anchura de 20,00 metros
Se produciría afección por cruzamiento entre los Puntos P-3 a P-6. En este tramo la Vía Pecuaria discurre por la carretera de Singla a Caravaca o RM-C16.

- **"Cañada Real de Archivel"**, con una anchura de 75,00 metros.

Se produciría afección por cruzamiento el 1 el Punto P-4. En este punto la Vía Pecuaria discurre por el Camino de la Calera o de las Cabezuelas.

b) "Corredor II-B".- Según la documentación aportada no parece afectar a ninguna Vía Pecuaria.

c) "Corredor II-C"

- **"Vereda de los Barranquicos por Caneja**, con una anchura de 20,00 metros
Se produciría afección por cruzamiento entre los Puntos P-3 a P-6. E11 este tramo la Vía Pecuaria discurre por la carretera de Singla a Caravaca o RM-C16.

- **"Cañada Real de Archivel"**, con una anchura de 75,00 metros.

Se produciría afección por cruzamiento en el Punto P-5. En este punto la Vía Pecuaria discurre por la carretera RM-C17

En síntesis, en el Tramo II del Proyecto a realizar, hay que garantizar el tránsito ganadero por la "Cañada Real de Archivel" que, en dirección Oeste-Este, discurre desde la carretera RM-C17 hasta el Camino de la Calera o de las Cabezuelas, produciéndose los cruzamientos en P-4 o P-5, según la alternativa II-A o II-C, respectivamente. En su caso, si se elige la alternativa II-C, hay que garantizar el paso por el cruzamiento P-3 a P-6 en la carretera RM-C16.

C.- "TRAMO III. T.M. CARAVACA":

"Cañada Real del Moral", con una anchura de 75,22 metros.

Se produciría afección longitudinal entre los puntos P-7 a P-8, situado este último en la línea de separación de los términos municipales de Lorca y Caravaca.

"Cañada Real del Cortijo de Espín", con una anchura de 75,00 metros

Se produciría afección por cruzamiento en el punto P-9, donde la carretera RM-711 cruza la Vía Pecuaria.

En síntesis, en el Tramo III. T.M. Caravaca se podría garantizar el tránsito ganadero por la "Cañada Real del Moral" desde P-7 hasta P-8 por la margen Oeste de la Autovía y fuera de esta. En cuanto a la "Cañada Real del Cortijo del Espin", hay que salvar el cruzamiento en el punto P-9 a través de un paso superior o inferior; pudiendo realizarse la unión de las dos Vías Pecuarias, la

"Cañada Real del Cortijo de Espín" y la "Cañada Real del Moral" en la margen Oeste de la Autovía y fuera de ésta.

En el Término Municipal de Lorca:

A,- "TRAMO IV:

a) "Corredor IV-A".-

***"Cañada Real del Puerto del Aceniche"**, con una anchura legal de 75,00 metros. Posible afección longitudinal entre los puntos P-10 a P-11.*

***"Vereda Real de la Cuesta del Fiscal"**, con una anchura legal de 20,00 metros. Posible afección longitudinal entre los puntos P-12 a P-13.*

***"Cordel de los Alagüeces"**, con una anchura legal de 37,50 metros. Afección por cruzamiento en el punto P-14*

b) "Corredor IV-B".-

***"Vereda Real de la Cuesta del Fiscal"**, con una anchura legal de 20,00 metros. Afección longitudinal entre los puntos P-15 a P-16 y P-12 a P-13*

***"Cordel de los Alagüeces"**, con una anchura legal de 37,50 metros. Afección por cruzamiento en el punto P-14.*

c) "Corredor IV-C".-

***"Vereda Real de la Cuesta del Fiscal"**, con una anchura legal de 20,00 metros. Afección por cruzamiento a la altura del punto P-15*

***"Cañada Real del Puerto del Aceniche"**, con una anchura legal de 75,00 metros. Afección por cruzamiento en el punto P-18.*

***"Cordel de los Alagüeces"**, con una anchura legal de 37,50 metros. Afección por cruzamiento en el punto P-19.*

B.- "TRAMO V:

"Vereda de la Rambla de Caravaca", con una anchura legal de 20,00 metros.
Se produciría afección por cruzamiento en el **punto P-20**.

"Colada de los Raspajos a Torrealvilla", con una anchura legal de 8,00 metros

Se produciría afección por cruzamiento en el punto P-20, donde esta Vía Pecuaria se une a la Vereda de la Rambla de Caravaca.

En síntesis, en el Tramo V. T.M. Lorca, se podría garantizar el tránsito ganadero por ambas Vías Pecuarias, citadas anteriormente, con un paso elevado o subterráneo de la autovía a la altura del punto P-20, pudiendo quedar unidas, a su vez, las dos Vías Pecuarias en la margen Este de la autovía y fuera de ella. De esta forma se daría continuidad a ambas Vías Pecuarias desde la margen Este hacia la margen Oeste de la autovía que, de otra forma y por sus características constructivas, las obras proyectadas interrumpirían el tránsito ganadero.

C.- "TRAMO VI:

Según la documentación aportada, las alternativas planteadas, o sea los corredores VI-A, VI-B y VI-C, no afectan a ninguna Vía Pecuaria de las clasificadas en el Término Municipal de Lorca.

Este informe concluye que, considerando lo anteriormente mencionado, se deberá tener en cuenta en las actuaciones a llevar a cabo por el Proyecto de "AUTOVÍA LORCA-CARAVACA", TT. MM. DE LORCA Y CARAVACA DE LA CRUZ, según lo dispuesto en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, de la Jefatura del Estado (B.O.E. nº 71 de 24 de marzo de 1995) y para cualquier actuación como viales, obras, instalaciones, etc., se deberá solicitar la autorización a la Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad de la Consejería de Agricultura y Agua, según lo dispuesto en los Artículos 13 y 14 de la mencionada Ley. Además, con la solicitud, deberán remitir Memoria Descriptiva y Planos de las obras, con las características de las obras en los tramos considerados, a fin de establecer el condicionado en la autorización correspondiente.

Informe del Servicio de Biodiversidad, Caza y Pesca Fluvial de 5 julio 2012.

En este informe se realiza un análisis de afecciones del proyecto en relación a la flora y fauna, así como un análisis detallado de las zonas de préstamos y vertedero propuestas en el Estudio de Impacto Ambiental y finalmente establece una serie de medidas y condicionado al proyecto.

En cuanto al análisis de afecciones a la flora se analiza con especial detalle la afección a la flora protegida, árboles monumentales y hábitats. Por otro lado se analiza la afección a Espacios Naturales Protegidos y Red Natura 2000, así como a Montes Públicos. Por último, en este apartado se analiza detalladamente la afección a Fauna, distinguiendo entre la afección a la herpetofauna, aves rapaces (rapaces rupícolas y forestales), aves esteparias y mamíferos.

En lo que respecta a las zonas de **préstamos y vertederos** en este informe se detallan y justifican cuales son viables e inviables. El análisis detallado es el siguiente:

Dentro del término municipal de Caravaca se solicita destinar 3 zonas para préstamos. Del mismo modo se solicita destinar 4 zonas para vertederos.

El vertido de tierras sobrantes en las zonas solicitadas va a provocar la degradación de la vegetación existente y un impacto visual localizado, por lo que conviene hacer un estudio detallado de cada una de las zonas para estudiar la viabilidad en cada caso. La zona de préstamos número 3 está incluida dentro del área de campeo de las especies rapaces rupícolas: águila real (*Aquila chrysaetos*), búho real (*Bubo bubo*) y halcón peregrino (*Falco peregrinus*), por lo que la explotación de esta zona supone una pérdida de calidad del hábitat que debería ser compensada.

Dentro del término municipal de Lorca se solicita destinar 12 zonas para préstamos.

La conformación de los terraplenes de la autovía va a conllevar que se modifique sustancialmente la geomorfología en las zonas destinadas a préstamos, generando un gran impacto visual, por lo que conviene hacer un estudio detallado de cada una de las zonas para estudiar la viabilidad en cada caso.

La zona de préstamos y vertederos supondría la eliminación de asociaciones que constituyen hábitats de interés comunitario, con una superficie total de 393,446 Ha.

Como ocurría en el trazado de la autovía, a escala regional, la principal afección se produciría sobre los hábitats de estepas gipsícolas, el hábitat 152034 *Lepidio subulati-Teucrietum balthazaris* Alcaraz, Sánchez Gómez, De la Torre, Ríos & Alvarez Rogel 1991 es el más afectado de forma cualitativa por albergar más especies protegidas. Cuantitativamente los más afectados son los hábitats del tomillar (309078 *Teucrio webbiana- Helianthemum origanifolii* Esteve 1973) y del pastizal (52207B *Teucrio pseudochamaeepytis-Brachypodietum retusi* O. Bolòs 1957).

Para evitar la afección sobre el hábitat 152034, bastaría con seleccionar zonas de préstamo y vertedero que no lo afecten, ya que dicho hábitat no se distribuye homogéneamente, si no de forma discreta en las zonas de préstamo nº 4, 6 y 7, y en la zona de vertedero nº 5, por lo que deberían excluirse dichas zonas del proyecto.

La zona de préstamos y vertederos supondría la eliminación de asociaciones que no constituyen hábitats de interés comunitario, con una superficie total de 285,202 Ha:

Observaciones a las zonas destinadas a préstamos.

Para poder referirnos en el análisis a cada una de las zonas de préstamos se les ha asignado a cada zona un número en el plano ordenándolas de Norte a Sur:

Zona de préstamos 3

La zona de préstamos número 3 está incluida dentro del área de campeo de las especies rapaces rupícolas: águila real (*Aquila chrysaetos*), búho real (*Bubo bubo*) y halcón peregrino (*Falco peregrinus*), por lo que la explotación de esta zona supone una pérdida de calidad del hábitat que debería ser compensada.

Zona préstamos 4

Como medida correctora del impacto sobre hábitats de interés comunitario se debe eliminar del proyecto la zona de préstamo nº 4 ya que su **afección** resulta **muy significativa**.

Zona préstamos 5

Esta superficie solicitada para préstamos se corresponde con el cerro Tornajo que alcanza una altitud de 1023 metros. La superficie solicitada mide 112,8935 ha y es totalmente forestal. Las pendientes en la zona son muy elevadas llegando a alcanzar valores mayores al 40%. Se asientan los siguientes Hábitats de Interés Comunitario destacando las formaciones de carácter rupícola por su singularidad:

- 4090 Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga. NR
- 6110* Prados calcáreos kársticos y basófilos del *Alyso-Sedion albi*. R
- 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*. NR
- 8210 Pendientes rocosas calcícolas con vegetación casmofítica. R
- 5210 Matorrales arborescentes de *Juniperus* spp. NR

Se considera que **no es viable extraer préstamos** al vegetar en la zona formaciones forestales evolucionadas de gran valor protector, paisajístico y ambiental. Además en el estudio de impacto ambiental ya se descarta utilizar esta zona para préstamos al contener la zona un yacimiento paleontológico.

Zona préstamos 6

Esta superficie solicitada para préstamos se corresponde con un conjunto de cerros denominados 'Lomas Blancas'. La superficie solicitada mide 206,2661 ha y es totalmente forestal. Las pendientes en la zona son muy elevadas

llegando a alcanzar valores mayores al 40%. Se asientan los siguientes Hábitats de Interés Comunitario destacando las formaciones de carácter gipsícola por su singularidad:

- 1520* Vegetación gipsícola ibérica NR
- 4090 Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga. NR
- 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*. NR

En las inmediaciones de la parcela propuesta existen áreas de reproducción de halcón peregrino (*Falco peregrinus*) y buitre leonado (*Gyps fulvus*). La explotación de esta zona podría conllevar molestias en periodo de reproducción de estas especies, a parte de una pérdida de hábitat de campeo.

En el borrador de Plan de Gestión de la ZEPA "Sierras del Gigante-Pericay, Lomas del Buitre-Rio Luchena y Sierra de la Torreçilla", se propone una modificación de los límites donde quedaría englobado el Cerro Mingrano, además se aconseja una banda de amortiguación de 500 metros que sería invadida por esta zona de préstamo.

El extremo sur de la zona 6 se ubica en áreas con densidad de Tortuga mora elevada y 10 media, por lo que no se considera viable la utilización de dichas zonas para la finalidad planteada por suponer destrucción de su hábitat, una de las principales causas del declive de la especie.

Se considera que **no es viable** extraer préstamos al vegetar en la zona formaciones forestales evolucionadas de gran valor protector, paisajístico y ambiental

Zona préstamos 7

Esta superficie solicitada para préstamos se corresponde con dos cerros que conforman las Lomas del Río. La superficie solicitada mide 25,3997 ha y es totalmente forestal. Las pendientes en la zona son muy elevadas llegando a alcanzar valores mayores al 40%. Se asientan los siguientes Hábitats de Interés Comunitario destacando las formaciones de carácter gipsícola por su singularidad:

- 1520* Vegetación gipsícola ibérica NR
- 4090 Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga. NR
- 5210 Matorrales arborescentes de *Juniperus* spp. NR

- 6220*Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*. NR

Esta zona está incluida en el área de campeo de las especies: halcón peregrino (*Falco peregrinus*) y búho real (*Bubo bubo*), por lo que su explotación supondría una pérdida calidad de hábitat para dichas especies.

Se considera que **no es viable** extraer préstamos al vegetar en la zona formaciones forestales evolucionadas de gran valor protector, paisajístico y ambiental.

Zona préstamos 8

La zona solicitada se corresponde con el Llano de las Molatas. La mayor parte de esta superficie es agrícola y mide 164,7605 ha. Las pendientes medias en la zona son bastante suaves al no superar el 10%. En dos enclaves forestales se ubican los siguientes Hábitats de Interés Comunitario:

- 4090 Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga. NR
- 5210 Matorrales arborescentes de *Juniperus* spp. NR
- 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*. NR

No se considera viable extraer préstamos en los dos enclaves forestales que miden 30,1834 ha al vegetar en ellos formaciones forestales de gran valor protector, paisajístico y ambiental.

En general se trata de una de las zonas de préstamo más próxima a puntos de nidificación de rapaces rupícolas (águila real y búho real). La explotación de esta zona por lo tanto puede conllevar efectos negativos sobre la reproducción y pérdida de hábitat. La superficie agrícola se encuentra dentro del área de nidificación y alimentación de una colonia de cernícalo primilla, ubicada en la edificación rural Puerto Blanco.

Además existe una **sinergia** entre los impactos producidos por la explotación de las zonas 8, 9, 10 y 11, y los asociados a la construcción y funcionamiento de la autovía. Dicha sinergia tendrá afecciones para la reproducción de las especies que en última instancia puede ser causante del abandono del territorio de cría. Por la proximidad a las zonas de nidificación y la sinergia del impacto se considera **inviable** la explotación de esta zona.

Zona préstamos 9

La zona solicitada se corresponde con la Sierra Pinoso. La superficie mide 149,2724 ha y es forestal en su totalidad. Las pendientes medias son bastante altas al ser en general mayores al 40%. En la zona se ubican los siguientes Hábitats de Interés Comunitario:

- 4090 Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga. NR
- 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*. NR

Se trata de una zona de préstamo próxima a puntos de nidificación de rapaces rupícolas (águila real y búho real), además de invadir la banda de amortiguación de 500 recomendada en el borrador de Plan de Gestión de la ZEPA. La explotación de esta zona por lo tanto puede conllevar efectos negativos sobre la reproducción y pérdida de hábitat de estas especies

También existe una colonia de chova piquirroja (*Pyrrhocorax pyrrhocorax*) próxima a esta área. Se considera que no es viable extraer préstamos al vegetar en la zona formaciones forestales evolucionadas de gran valor protector, paisajístico y ambiental. De igual manera, la cercanía a una zona de nidificación de cernícalo primilla limita la explotación de esta zona, a una distancia mínima de 1.500 m a la edificación rural Puerto Blanco, para garantizar la conservación de las aves esteparias.

Por todo ello y dada la proximidad a las zonas de nidificación y la sinergia del impacto se considera **inviable** la explotación de esta zona.

Zona préstamos 10

La zona solicitada se corresponde con el Cabezo Blanco. La superficie mide 139,2632 ha y predomina el terreno forestal. Las pendientes medias en la zona forestal son bastante altas al ser mayores al 40%. En la zona forestal se ubican los siguientes Hábitats de Interés Comunitario:

- 4090 Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga. NR
- 5210 Matorrales arborescentes de *Juniperus* spp. NR
- 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*. NR

Se trata de una de las zonas de préstamo más próximas a puntos de nidificación de rapaces rupícolas (águila real y búho real). La explotación de esta zona por lo tanto puede conllevar efectos negativos sobre la reproducción

y pérdida de hábitat. Se considera que no es viable extraer préstamos en 95,851 ha de terreno forestal al albergar formaciones evolucionadas de gran valor protector, paisajístico y ambiental. El resto de la superficie es agrícola, pero se encuentra dentro del área de nidificación y alimentación de una colonia de cernícalo primilla, por lo que debe respetarse una distancia de 1500 m con esta edificación rural, para garantizar la conservación de las aves esteparias. Por todo ello y dada la proximidad a las zonas de nidificación y la sinergia del impacto se considera **inviable** la explotación de esta zona.

Zona préstamos 11 y 12

Estas dos zonas solicitadas se ubican en el paraje Los Calares y son forestales. La zona 11 mide 404,881 ha y la zona 12 mide 62,9988 ha. Las pendientes son elevadas llegando a alcanzar valores mayores al 40%.

En la zona se ubican los siguientes Hábitats de Interés Comunitario:

- 4090 Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga. NR
- 5210 Matorrales arborescentes de Juniperus spp. NR
- 6220* Zonas subestepicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea. NR

Ambas zonas están próximas a zonas de nidificación de rapaces rupícolas (águila real y búho real). La explotación de esta zona por lo tanto puede conllevar efectos negativos sobre la reproducción y pérdida de hábitat. Como se ha indicado en apartados anteriores se produce una sinergia entre los impactos producidos por la explotación de las zonas 8, 9, 10 y 11, y los asociados a la construcción y funcionamiento de la autovía. Dicha sinergia tendrá afecciones para la reproducción de las especies que en última instancia puede ser causante del abandono del territorio de cría.

Las zonas de préstamo 11, 12 se ubican en áreas con densidad de Tortuga mora elevada y 10 media, por lo que no se considera viable la utilización de dichas zonas para la finalidad planteada por suponer destrucción de su hábitat, una de las principales causas del declive de la especie.

Se considera que no es viable extraer préstamos al vegetar en la zona formaciones forestales evolucionadas de gran valor protector, paisajístico y ambiental.

Por todo ello y dada la proximidad a las zonas de nidificación y la sinergia del impacto se considera **inviable** la explotación de esta zona.

Zona préstamos 13

Esta zona se ubica en el paraje El Chorrillo y es predominantemente agrícola. Dentro de la zona agrícola aparecen enclavados pequeños cabezos forestales de poca entidad y escaso valor forestal. La superficie solicitada mide 52,3019 ha. En la zona no se asientan Hábitats de Interés Comunitario. No hay necesidad de proteger las zonas forestales.

Zona préstamos 14

Esta zona se ubica en el paraje Llanos de Serrata. La zona mide 26,2730 ha y es agrícola en su totalidad por lo que ambientalmente no es necesario poner ninguna restricción.

Zona préstamos 15

Esta zona se ubica en el paraje de Barranco Hondo. La zona mide 36,6048 ha y es agrícola en su totalidad se ubican en áreas con densidad de Tortuga mora elevada y/o media, por lo que la utilización de dichas zonas para la finalidad planteada supone destrucción de su hábitat, una de las principales causas del declive de la especie. **No se considera viable** la explotación de esta zona.

Zona préstamos 16

Esta zona se ubica en el paraje de Barranco Hondo junto a la rambla de las Salinas. La superficie solicitada mide 16,5666 ha. La mayor parte del terreno es urbanizable o agrícola salvo 2 ha que son forestales. En la zona forestal se asientan los siguientes Hábitats de Interés Comunitario:

- 5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos. NR
- 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*. NR

Se ubican en áreas con densidad de Tortuga mora elevada y/o media, por lo que la utilización de dichas zonas para la finalidad planteada supone destrucción de su hábitat, una de las principales causas del declive de la especie. Se considera que no es viable extraer préstamos en 7,7084 ha de terreno forestal al albergar formaciones evolucionadas de gran valor protector,

paisajístico y ambiental. En el resto de la superficie no es necesario poner ninguna restricción ambiental.

Observaciones a las zonas destinadas a vertederos

Dentro del término municipal de Lorca se solicita destinar 4 zonas para vertederos.

El vertido de tierras sobrantes en las zonas solicitadas va a provocar la degradación de la vegetación existente y un impacto visual localizado, por lo que conviene hacer un estudio detallado de cada una de las zonas para estudiar la viabilidad en cada caso. Para poder referirnos en el análisis a cada una de las zonas de vertederos se le ha asignado a cada zona un número en el plano ordenándolas de Norte a Sur.

Las áreas de vertedero 3 y 5 se localizan a escasa distancia de un punto de agua donde se ha detectado presencia de *Phelophylax perezii* (rana común), *Epidalea calamita*, *Pelobates cultripes* y *Pelodytes punctatus*. La utilización de estas áreas de vertido **quedará condicionada a la no detección de nuevos puntos de agua** donde pueda darse la reproducción de anfibios, previa actuación de un técnico de campo cualificado que efectúe labores de detección de anfibios, Tortuga mora y Galápagos leproso, así como efectuar, en caso de que resulte procedente, el depósito de tierras de forma que los cuerpos de agua de las inmediaciones y sus hábitats adyacentes no se vean afectados.

Zona vertedero 5

La superficie solicitada mide 24 ha, es agrícola en su totalidad y linda por su parte oeste con una microrreserva botánica. Como medida correctora del impacto sobre hábitats de interés comunitario se debe respetar sin vertidos una franja de al menos 100 m alrededor de la zona de vertedero no 5.

Zona vertedero 6

La superficie solicitada mide 33,89 ha y es agrícola en su totalidad y situada en una zona con densidad de Tortuga mora elevada y 10 media, por lo que no se considera viable la utilización para la finalidad planteada por suponer destrucción de su hábitat, una de las principales causas del declive de la especie.

Zona vertedero 7

La superficie solicitada mide 9,38 ha. De esta superficie 2,46 ha son agrícolas y el resto del terreno es forestal. En las zonas forestales dominan las cárcavas. El vertido de materiales en esta superficie debería estar limitado por el carácter fuertemente erosivo de la zona.

Zona vertedero 8

La superficie solicitada mide 9,1 ha. De esta superficie 3,15 ha son agrícolas y el resto del terreno es forestal. Se considera que el terreno forestal está bastante degradado. Es un área con densidad de Tortuga mora elevada y/o media, por lo que la utilización de dichas zonas para la finalidad planteada supone destrucción de su hábitat, una de las principales causas del declive de la especie. Para poder utilizar esta zona como vertedero se deberán cumplir todas las medidas correctoras que se definan en este informe.

Una vez analizados las zonas designadas en el Estudio de Impacto Ambiental como zonas de préstamos y vertederos en el informe del Servicio de Biodiversidad, Caza y Pesca Fluvial se incluye un **apartado relativo a Medidas Preventivas, Correctoras y Compensatorias:**

El estudio de impacto ambiental contempla medidas preventivas y correctoras tales como la contratación de un equipo multidisciplinar de vigilancia ambiental durante la fase de construcción del proyecto; la inspección de zonas en las que se vaya a producir desbroce y despeje de los terrenos a ocupar, buscando posibles nidos, madrigueras y el consecuente traslado de ejemplares en caso de necesidad; la paralización de las obras en zonas de nidificación en periodos de cría; el cerramiento perimetral de toda la autovía con dispositivos de escape para la fauna que pueda quedar atrapada; la construcción de pasos de fauna transversales sobre y bajo la autovía; la demolición del asfalto en tramos de la antigua carretera que queden en desuso y el remodelado paisajístico del terreno contemplando la repoblación; etc. Así como el desarrollo de un completo y adecuadazo Plan de Vigilancia Ambiental. Concretamente en los montes públicos, el estudio de impacto ambiental contempla la construcción de pasos de fauna en los tramos que quede fraccionados.

Puesto que se contempla un paso de fauna para grandes mamíferos cada kilómetro en zonas naturalizadas, se propone que en los montes públicos afectados sean construidos los pasos de fauna sobre la autovía, en aquellos casos en los que funcionalmente sea posible. Esta medida queda justificada por un menor riesgo de colisión de grandes aves planeadoras con las infraestructuras del cerramiento de la autovía y un menor impacto visual en la alteración de su hábitat de reproducción.

En el Plan de Vigilancia Ambiental se propone un estudio para la evaluación de los pasos de fauna. Se propone que en dicho estudio, se instalen cámaras de fototrampeo, tanto en los pasos subterráneos como en los sobreelevados, con el fin de constatar si estos pasos son utilizados y por qué especies. Esta medida confirmará si efectivamente estos pasos de fauna son utilizados y ayudará a mejorar y perfeccionar los mismos para esta y otras construcciones. Los viejos caseríos y cortijos que deban ser demolidos para la construcción de la autovía 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 los quirópteros, deberá ser comunicado a la Dirección General de Medio Ambiente que adoptará las medidas oportunas.

Se hace constar, que en la ejecución y desarrollo de este proyecto, dentro del término municipal de Caravaca, podría existir afección considerable al LIC "Casa Alta-Salinas", así, como a comunidades faunísticas y florísticas de las cuencas de los Ríos Argos y Quipar.

Seguidamente en este informe se recogen una serie de medidas (preventivas, correctoras y compensatorias) concretas en relación a la flora y hábitats, así como destinadas a minimizar los impactos sobre la fauna: herpetofauna, aves rupícolas, aves esteparias y mamíferos. Todas estas medidas se detallan en el apartado 5 de este anexo.

Por último este informe concluye que *visto que gran parte del trazado de la autovía se ajusta a la carretera existente, visto que las dos variantes elegidas discurren en buena parte de su recorrido por zonas agrícolas de importancia para aves esteparias, visto el análisis de viabilidad realizado sobre las zonas de*

préstamos y vertederos, desde éste Servicio de Biodiversidad, Caza y Pesca Fluvial, se informa favorablemente siempre y cuando se cumplan las medidas propuestas en el Estudio de Impacto Ambiental y las medidas recogidas en este informe, las cuales se detallan en el apartado 5 de este anexo.

5. CONDICIONES AL PROYECTO.

La aprobación definitiva del proyecto deberá incorporar, además de las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, que no se opongan a las del presente anexo, las siguientes condiciones:

A. Medidas para la protección de la Calidad Ambiental.

Calidad del aire.

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.

Residuos

Con carácter general se estará a lo dispuesto en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, y en el Real Decreto 833/1988, de

20 de julio sobre el Reglamento para la ejecución de la Ley 20/1986, modificado por el Real Decreto 952/1997, en la Ley 11/1997, de 24 de abril, de envases y residuos de envases, y el Real Decreto 728/98 que la desarrolla, y particular, las siguientes:

- 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.
- 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, siguiendo la jerarquía de residuos que establece el artículo 8 de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.
- 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.

Protección de los Suelos.

- 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.
- 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.
- 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.

Protección contra el ruido

Con carácter general se estará a lo dispuesto en la normativa vigente en materia de ruido, no sobrepasándose los niveles de ruido 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 adoptando las medidas necesarias durante la fase de ejecución y explotación que resulten necesarias, y con carácter particular, las siguientes:

- Se realizarán mediciones representativas de la actividad de la obra, – al menos una periodicidad semestral- realizadas por personal propio mediante sonómetros homologados, que permiten obtener el nivel sonoro continuo equivalente en dB(A), en un intervalo de 15 minutos en la hora de más ruido, a una distancia de 2 metros del límite de la obra, y a una altura de 1,5 metros sobre el suelo, como parte del *sistema de autocontrol de emisiones acústica* que se establece en virtud del artículo 19 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre del Ruido.
- Se dispondrán pantallas acústicas móviles durante la fase obras. Estas pantallas u otras de tipo natural se instalarán tanto en el perímetro de la obra como en las zonas de instalaciones auxiliares y especialmente cuando se trabaje con martillos, pulidoras, sierras, etc.
- Durante la construcción también se tendrá en cuenta la ubicación de las instalaciones auxiliares y el acceso a las obras para minimizar las molestias por ruido a la población, así como la planificación y limitación del horario de las actividades en las que se emplee maquinaria ruidosa.
- La maquinaria utilizada durante los trabajos de construcción estará dotada de los medios necesarios para adaptar los niveles de ruido y las emisiones a la normativa vigente que le resulte de aplicación.
- Se mantendrá la maquinaria en perfecto estado y con las correspondientes revisiones efectuadas con el fin de aminorar las posibles emisiones acústicas por parte de las mismas.
- Se conservarán los elementos de insonorización en perfecto estado: pantallas, acolchados, silenciadores, etc, según corresponda.
- Se comprobará que las tapas laterales de las extendedoras y cualesquiera otros atenuadores de ruido de la maquinaria se encuentran en correcto estado y posición.
- No se forzarán los motores acelerándolos cerca de su límite de velocidad de giro.

- 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.

Vertederos y Préstamos

- 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 que hayan sido considerados viables por esta Dirección General de Medio Ambiente. Estos vertederos deberán estar debidamente autorizados por esta Dirección General antes de comenzar a usarse como tales. De igual modo, si finalmente se emplearán vertederos distintos a los recogidos en el Estudio de Impacto Ambiental, se comunicará a esta Dirección General de Medio Ambiente y estos deberán estar debidamente autorizados por esta Dirección General.
- 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 y que hayan sido consideradas viables por esta Dirección General de Medio Ambiente, siempre y cuando no contradigan al condicionado del presente Anexo o al informe que en los aspectos relativos a la conservación del patrimonio natural en su caso, se emita. En otro caso procederán de canteras legalmente autorizadas. Todo ello sin perjuicio de las correspondientes autorizaciones y/o permisos que en su caso deba establecer la Dirección General de Industria, Energía y Minas, como órgano competente en la materia.

B. Condiciones relacionadas con el Medio Natural.

En los informes del Servicio de Gestión y Protección Forestal y del Servicio de Biodiversidad, Caza y Pesca Fluvial de fechas 18 de junio de 2010 y 5 de julio de 2012 respectivamente, se indican las medidas preventivas, correctoras y compensatorias a aplicar en orden a corregir los posibles impactos:

Servicio de Gestión y Protección Forestal

En relación con las vías pecuarias afectadas por el proyecto, se deberá tener en cuenta en las actuaciones a llevar a cabo por el Proyecto de "AUTOVÍA LORCA-CARAVACA", TT. MM. DE LORCA Y CARAVACA DE LA CRUZ, lo dispuesto en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, de la Jefatura del Estado (B.O.E. nº 71 de 24 de marzo de 1995), y para cualquier actuación como viales, obras, instalaciones, etc., se deberá solicitar la autorización a la Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad de la Consejería de Agricultura y Agua, según lo dispuesto en los Artículos 13 y 14 de la mencionada Ley. Además, con la solicitud, deberán remitir Memoria Descriptiva y Planos de las obras, con las características de las obras en los tramos considerados, a fin de establecer el condicionado en la autorización correspondiente.

Servicio de Biodiversidad, Caza y Pesca Fluvial

FLORA Y HABITATS

1. De forma paralela al desarrollo del Proyecto Constructivo y previa a la ejecución de dichas obras se deberá elaborar de forma consensuada con la Dirección General de Medio Ambiente un Plan de Restauración de la Cubierta Vegetal. En el sentido propuesto en el Estudio de Impacto Ambiental, pero que además incluya de forma suplementaria lo siguiente:
 - a. No se emplearán especies exóticas invasoras en las labores de revegetación, y especialmente no se emplearán las siguientes: *Acacia sp. pl.*, *Ailanthus altissima*, *Arundo donax*, *Carpobrotus acinaciformis*, *Lantana camara*, *Melia azederach*, *Opuntia sp. pl.*, *Pennisetum setaceum*, *Robinia pseudo-acacia*, *Washingtonia sp. pl.*
 - b. Se realizará un inventario exhaustivo de los individuos de especies de flora protegida afectados por el proyecto (trazado, vertederos y préstamos), georreferenciando cada individuo de estas especies. De las especies inventariadas 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 de vertederos y préstamos. Para ello se elaborará una propuesta específica de restauración.

- c. Se realizará un inventario exhaustivo de los hábitats de interés comunitario afectados por el proyecto (trazado, vertederos y préstamos), georreferenciando cada polígono, y caracterizándolo con una metodología equivalente a la utilizada en el Inventario Nacional de Hábitats. Para los hábitats 522022 y 522081, y para las especies *Chaenorhinum rupestre* y *Campanula fastigiata*, afectados por el trazado, una vez ubicados y delimitada su distribución in situ, se procederá a retirar la tierra vegetal correspondiente a los primeros 10 centímetros, en forma de lanchas de 50x50 cm, trasplantándola sin volteo ni mezcla de horizontes, a las zonas adecuadas.
- d. Se realizará un inventario exhaustivo de los árboles afectados cuyo perímetro medido a 1,30 m de altura, sea mayor de 0,5 m. De los citados árboles inventariados se trasplantarán mediante la técnica de conservación del 100% de la copa a un lugar adecuado, aquellos ejemplares afectados por las obras cuyo perímetro, medido a 1,30 m de altura, sea mayor de 2,7 metros. Se trasplantarán mediante la técnica de escayolado el resto de árboles inventariados afectados, exceptuando los frutales (*Prunus*, *Ficus*, *Cifrus*, *Punica*, etc.)
- e. 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).
- f. El tratamiento de acondicionamiento de los pasos de fauna contará con una pantalla vegetal de al menos 5 metros de longitud a cada lado

g. Las plantaciones se realizarán entre los meses de noviembre y enero

2. Medidas Compensatorias:

a. Actuaciones de **mejora y conservación de terrenos propuestos como Microrreserva de flora** o de aquellos con presencia de valores naturales equivalentes, mediante convenios con los propietarios de los mismos. Para estas actuaciones se diseñara un proyecto de conservación específico.

FAUNA

3. Puesto que la muerte por atropello y colisión de ejemplares de fauna y la fragmentación del hábitat debido a la autovía solo se puede minimizar en parte, como forma de valorar este impacto se debe realizar un **Estudio y corrección de la mortalidad de fauna en carreteras aledañas**, para conocer las especies más afectadas, localizar los puntos negros, sopesar el efecto barrera, diseñar actuaciones de corrección y minimización y acometer las obras en las carreteras que enlacen con la autovía.

4. **Medidas Herpetofauna**

a. Dada la disminución de permeabilidad para el paso de Tortuga mora que supondrá la construcción del proyecto de referencia, se construirán pasos para Tortuga de las mismas características que los que se efectuarán en el trazado de la autovía en los viales indicados.

	Coordenadas inicio (ED50)		Coordenadas final (ED50)	
	X	Y	X	Y
a	607.769,92	4.183.935,75	604.501,69	4.184.987,65
b	613.715,84	4.171.384,00	607.081,11	4.174.107,59
c	613.715,84	4.172.274,65	608.733,34	4.174.998,24
d	614.335,42	4.172.881,33	613.870,73	4.176.263,23
e	607.252,40	4.189.900,76	613.717,66	4.193.206,31
f	615.252,98	4.183.543,95	614.543,98	4.193.982,37

g	614.892,70	4.191.248,13	618.006,57	4.192.791,53
---	------------	--------------	------------	--------------

- b. Del mismo modo, se adecuarán pasos para anfibios en los viales indicados, como vía para reducir el aislamiento que estas infraestructuras lineales suponen en las migraciones reproductoras. Así como para una reducción de los atropellos de estas especies.

	Coordenadas inicio (ED50)		Coordenadas final (ED50)	
	X	Y	X	Y
a	614.362,81	4.175.989,32	615.213,07	4.183.441,48
b	604.404,15	4.185.016,72	598.988,02	4.189.227,45

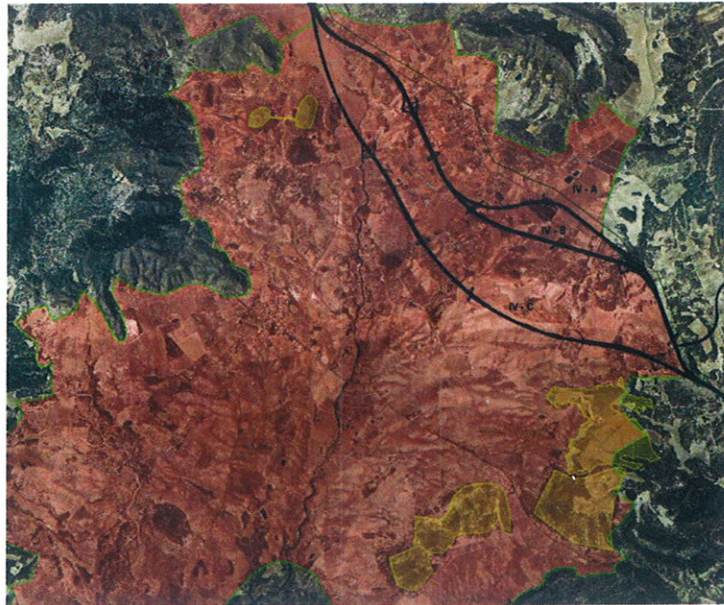
5. Medidas Aves Rupícolas

- a. Se realizará un estudio de los cambios de uso del hábitat de la pareja de águila real más próxima al trazado debido a la construcción y funcionamiento de la autovía. Se realizará mediante marcaje con radioemisor y el estudio deberá comenzar antes del comienzo de las obras
- b. Se deberá destinar un presupuesto para actuaciones de mejora del hábitat en Redes de Custodia del Territorio a ejecutar en fincas ubicadas en Red Natura 2000. Para ello se propondrá un proyecto de mejora del hábitat en el entorno de la actuación. El proyecto y las medidas a financiar deberán contar con la revisión y aprobación del órgano ambiental competente.

6. Medidas Conservación Aves Esteparias

- a. Selección de la alternativa más adecuada. La principal medida preventiva, para evitar el impacto que se producirá sobre las poblaciones de aves esteparias, es la selección de otra alternativa para el citado tramo IV. De las tres propuestas (A, B, C, de norte a sur), la elegida es aquella cuya traza discurre más al sur (C),

mientras que la elección de cualquiera de las otras dos (A o B) evitaría este impacto, al discurrir por las zonas agrícolas del borde de las poblaciones. Estas zonas están ya transformadas de cereal a arbolado de secano, principalmente almendro, que es seleccionado negativamente por las aves esteparias, por lo que el impacto sería mínimo.



- b. Modificación del área afectada por los préstamos. De las áreas propuestas, como préstamos, se ha restringido la extracción en las áreas marcadas en la figura en color rojo por su afección a aves esteparias.



- c. Temporalización de los trabajos. Evitar la época reproductora. Esta medida consiste en elaborar una planificación adecuada de los trabajos a realizar en el proyecto, de manera que los trabajos a realizar en el tramo IV tengan lugar entre septiembre y febrero, afectando así lo menos posible a la reproducción de las especies. Esta restricción tendrá lugar por igual en las zonas de préstamo de la figura anterior (4, 5 y 6 de Lorca).
- d. Prohibición de circular maquinaria pesada. Por el interior del área delimitada del 15 de febrero al 30 de septiembre, por la afección a la nidificación de las aves esteparias.



- e. Programa de gestión de siembras. Se establecerá, de manera previa a la Declaración de Impacto Ambiental, un programa

agroambiental de gestión y mantenimiento de los cultivos cerealistas en el área esteparia afectada, con una duración mínima de 10 años, sobre una superficie equivalente al hábitat estepario afectado. Para su ejecución se acordarán los contratos, convenios o colaboraciones que sean necesarios con los propietarios de las fincas que tengan hábitats esteparios en un ámbito que será previamente seleccionado por los técnicos de la Dirección General de Medio Ambiente en las zonas de interés de los municipios afectados por la autovía.

El programa agroambiental deberá incluir una serie de medidas necesarias para la conservación de las aves esteparias, junto con el cronograma de actuaciones y el presupuesto de ejecución. Entre las medidas mínimas a adoptar se encuentran las siguientes: creación y mantenimiento en buen estado de linderos con vegetación natural, en relación 200 m lineales de lindero por hectárea, utilización de un sistema tradicional de rotación de siembras, utilización de variedades cerealistas de ciclo largo, retraso de la cosecha hasta julio, mantenimiento de los rastrojos sobre el terreno hasta la nueva siembra en otoño, introducción de leguminosas en los ciclos de rotación en el otoño/invierno, para su uso como abono verde, creación de manchas de barbechos de largo plazo, y utilización de productos de mínima toxicidad.

Este programa deberá iniciarse de manera paralela a las obras de construcción de la autovía. Deberá realizarse un seguimiento de anual del cumplimiento de las medidas y una evaluación del éxito de las mismas para las especies, con la obligación de presentar una memoria anual ante la Dirección General de Medio Ambiente antes del fin de cada anualidad.

- f. Adecuación de colonias de cernícalo primilla. De manera previa a la ejecución de las obras, se establecerán convenios, colaboraciones o acuerdos con los propietarios de las colonias de cernícalo primilla de los municipios afectados, para realizar una

adecuación de estas colonias con el fin de evitar su deterioro, conforme a los requerimientos ecológicos de la especie. Las actuaciones consistirán en la reparación de las cubiertas y los muros, la instalación de cajas nido adicionales y posaderos, y de sistemas anticaída de los pollos y de protección en el suelo.

Estas medidas se realizarán de octubre a enero, fuera de la época de cría de la especie. Posteriormente deberá realizarse un seguimiento y evaluación de la actuación, durante un periodo mínimo de tres periodos reproductores desde su instalación, realizando una memoria anual sobre el éxito de la actuación y las incidencias que tengan lugar, presentándolo a la Dirección General de Medio Ambiente antes del fin de cada anualidad.

- g. Instalación de cajas nido para cernícalo primilla y carraca. De manera complementaria con la medida anterior se instalarán cajas nido para ambas especies en zonas potencialmente adecuadas. De forma previa a la instalación se realizará un estudio para la selección de las zonas potenciales de mayor interés para cada especie en los municipios afectados por el trazado de la autovía.

Se instalará un mínimo de 100 cajas para cada especie en, al menos, cuatro núcleos distintos, entre octubre y enero, fuera de la época de cría de las especies. Posteriormente deberá realizarse un seguimiento y evaluación de la actuación, durante un periodo mínimo de tres periodos reproductores desde su instalación, realizando una memoria anual sobre el éxito de la actuación y las incidencias que tengan lugar, presentándolo a la Dirección General de Medio Ambiente antes del fin de cada anualidad.

7. Medidas Conservación Mamíferos.

Para evitar el aislamiento de las distintas poblaciones de fauna se diseñarán pasos de fauna adecuados al tipo de animales y a las características del trazado y del suelo siguiendo prescripciones técnicas establecidas por el Ministerio de

Medio Ambiente para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales. Además de las prescripciones para los pasos de fauna establecidas en el apartado 6.3.8.2 del Estudio de Impacto Ambiental, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

En hábitats forestales y de interés para la conservación:	
Número / Distribución	Dimensiones mínimas (A x H)
1 paso /km para grandes mamíferos	12 x 3,5 m
1 paso / 500 metros para pequeños vertebrados	2 x 2 m
En hábitats antropizados	
Número / Distribución	Dimensiones mínimas (A x H)
1 paso / 3 km para grandes mamíferos	12 x 3,5 m
1 paso / km metros para pequeños vertebrados	2 x 2 m

A efectos de esta distribución se consideran hábitats forestales y de interés para la conservación aquellos en los que la vía atraviesa la Red de Corredores Ecológicos:

Tramos de que discurren por hábitats forestales y de interés para la conservación		
Tramo	Inicio tramo (UTM ED50)	Final tramo (UTM ED50)
Corredor 26	599180 / 4215790	596753 / 4212312
Corredor 30	595610 / 4201755	598530 / 4198594
Corredor 34	599715 / 4194615	600180 / 4192955
Corredor 35	606700 / 4187890	610560 / 4180855
Corredor F10	613540 / 4176815	613330 / 4176660

Con independencia de cumplir los criterios anteriormente establecidos se diseñaran nuevos pasos de fauna específicos de grandes dimensiones o se sobredimensionaran los drenajes o caminos existentes ajustando las características, dimensiones y ubicación a los siguientes criterios:

Id	Ubicación preferente UTM (ED50)	Toponimo	Tipo de paso y Dimensiones recomendadas (A x H)¹
-----------	--	-----------------	--

1	597950	4213986	Cerro de la cueva	Paso inferior Multifuncional	15 x 3,5 m
2	597773	4213277	Rincón del cura	Paso Inferior Multifuncional	15 x 3,5 m
3	597396	4212673	Rambla de Cavila	Paso Inferior Multifuncional	15 x 3,5 m
4	594236	4202626	Cuerda de la vereda	Paso superior específico	A: 40-50 m
5	596474	4200589	Rambla de Clavijo	FPaso inferior Multifuncional	15 x 3,5 m
6	597441	4199805	Finca de la colonia	Paso superior Multifuncional	A: 20-50 m
7	598294	4198962	Rbla. de Pirado Jerez	Paso Inferior Multifuncional	15 x 3,5 m
8	599690	4194650	Cerro de Don Gonzalo	Paso inferior Multifuncional	15 x 3,5 m
9	599902	4193703	Río Turrilla	Paso Inferior Multifuncional	15 x 3,5 m
10	602180	4189858	Rambla de los habares	Paso Inferior Multifuncional	15 x 3,5 m
11	606922	4187643	Venta del Estrecho	Paso Inferior Multifuncional	15 x 3,5 m
12	607246	4186217	Rambla del Burro	Paso inferior Multifuncional	15 x 3,5 m
13	608016	4183482	Zona el Romeral	Paso superior específico	A: 40-50 m
14	610322	4181002	Rambla del Chorrillo	Viaducto	Medidas del proyecto ²
15	613601	4176707	Rambla de Torrealvilla	Viaducto	Medidas del proyecto ²

¹Fuente: Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales. Publicación Ministerio de Medio Ambiente 2006.

²ESOS dos viaductos ya se incluyen en el proyecto con las dimensiones adecuadas.

En el documento "Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales" (publicación Ministerio de Medio Ambiente 2006) se muestran los esquemas de pasos de grandes dimensiones, así como de anfibios y tortugas mora propuestos.

8. Además de estas medidas específicas se deberán cumplir las medidas que se exponen a continuación:

- 8.1. Antes del inicio de las actuaciones se deberá replantear y realizar un jalonamiento previo de la traza de la autovía para evitar que las obras afecten a terrenos forestales circundantes a la obra.
- 8.2. Las zonas de acopio de material o los parques de maquinaria de la obra no afectarán a zonas forestales circundantes a la obra.
- 8.3. En la zona donde el trazado de la autovía se ubica a escasos metros del LIC 'Sierra del Buitre y río Luchena' se deberá desplazar la traza de la autovía hacia el margen opuesto a donde se ubica el LIC.
- 8.4. En la apertura del acceso para dar servicio a Las Terreras no se podrá afectar al MUP nº 172 denominado 'Los Abadés'.
- 8.5. En el caso de que el trazado de la autovía linde por uno de sus márgenes con zonas agrícolas y por el otro con zonas forestales, se deberá ampliar la traza por la parte agrícola para preservar las zonas forestales.
- 8.6. No se deberán extraer préstamos en 1.089,45 ha de las 1.397,48 ha solicitadas, más las especificadas en las figuras incluidas en el apartado *medidas para aves esteparias*.
- 8.7. En las zonas de cruce de la autovía con las ramblas se deberán instalar puentes o viaductos con el objetivo de que las obras y los movimientos de tierra no afecten a la vegetación de rambla. En el cruce de la autovía con la rambla El Estrecho se debe instalar un viaducto de grandes dimensiones para no afectar a la masa de pinar que se asienta sobre la vaguada existente. El viaducto será de tales características, que sin afectar a la seguridad o viabilidad de la infraestructura, resulte que los pilares del viaducto no se apoyen sobre la rambla ni sobre la masa de pino más evolucionado.
- 8.8. El relleno de tierras en las zonas de vertedero nº 7 y 8, será viable siempre y cuando se lleven a cabo las medidas de hidrotecnia,

estabilización y revegetación necesarias para que los sedimentos no viertan a la rambla de Barranco Hondo. En caso de que se decida utilizar estas zonas como vertedero será necesario presentar antes de proceder al vertido, un proyecto técnico en el que se definan las obras de estabilización a realizar y en el que se determine un plan de restauración y revegetación del vertedero.

- 8.9. En el caso de que se necesiten otras zonas para verter las tierras sobrantes se podrán utilizar las mismas zonas de préstamos autorizadas como de vertedero siempre y cuando se haya finalizado con las labores de extracción. El relleno de las zonas de préstamos se ajustará a la geomorfología original del terreno y a las fechas establecidas para realizar los trabajos en esas zonas.
- 8.10. Una vez finalizadas las obras se deberán retirar a vertedero todos los residuos generados tras las mismas.
- 8.11. Con carácter previo al inicio de todas las obras, será retirada la capa superficial de suelo fértil de toda la superficie que pueda ser afectada, para su posterior uso en las tareas de restauración y revegetación. Dicho suelo fértil se almacenará en acopios no superiores a 2 m de altura y para un tiempo máximo de 6 meses, debiéndose abonar para que conserven sus propiedades bióticas primitivas en caso de superar dicho período de tiempo y deberán situarse en aquellas zonas donde no puedan ser compactadas por el paso de maquinaria.
- 8.12. Se limitará la superficie a alterar por las obras, restringiéndose el movimiento de la maquinaria y de personal a la zona de ocupación de la traza, evitando la creación de nuevos caminos de acceso fuera de la misma y distintos de los ya existentes. Se vigilará especialmente la ausencia de maquinaria pesada en la zona de exclusión por la presencia de aves esteparias, sobre todo entre febrero y septiembre, según las figuras incluidas en el apartado Medidas para la conservación de aves esteparias.

- 8.13. Se considera necesario la implantación de una zanja de drenaje que cubra todas las coronaciones de los taludes de desmonte, con salida de evacuación rápida hacia los drenajes transversales a la calzada, de forma que se minimice el riesgo de erosión en los taludes.
- 8.14. Los desmontes y terraplenes se diseñarán con pendientes tendidas no superiores a 2V:3H.
- 8.15. En caso de que la altura de los taludes de desmonte sea superior a los 5 metros de altura se deberá romper su continuidad abriendo terrazas o bermas transversales. Las bermas se diseñarán en contrapendiente y se les añadirá una capa de tierra vegetal de 30 cm de espesor, para realizar plantaciones de especies autóctonas. La superficie restante de los taludes de desmonte se cubrirá con una manta de fibra de coco.
- 8.16. La superficie de los taludes de los terraplenes se enriquecerá con una capa de 30 cm de espesor de tierra vegetal. Sobre esta capa se colocará una manta de fibra de coco sobre la que se proyectará una hidrosiembra compuesta por especies autóctonas (para taludes >30% pendiente) o se plantarán especies autóctonas (para taludes < 30% de pendiente).
- 8.17. Se desmantelarán todos los tramos de firme de la carretera actual que queden fuera de uso por la puesta en servicio de la nueva autovía, procediendo a la descompactación y revegetación de las superficies afectadas. Además se deberá aportar una capa de tierra vegetal de 30 cm de espesor para que las labores de plantación tengan éxito.
- 8.18. Para la restauración de las zonas afectadas por las obras y de las zonas donde se va desmantelar la carretera actual, se deberán utilizar plantas de 1 a 2 savias con un marco de plantación de 3 x 3 metros en disposición a tresbolillo. Los hoyos deberán tener unas dimensiones de 30 x 30 x 30 cm. A las plantas colocadas en los taludes del terraplén se les deberá abrir una pequeña banqueta en contrapendiente para

favorecer la recogida de lluvias. Todas las plantas deberán llevar un tubo protector.

- 8.19. El material procedente de las excavaciones se utilizará posteriormente para los rellenos correspondientes y para los terraplenes, minimizando en la medida de lo posible el acarreo de materiales.
- 8.20. Se deberá disponer de la presencia continua durante las obras de un vehículo pick-up de prevención de incendios forestales de al menos 500 litros de capacidad.
- 8.21. Todos los trabajadores deberán disponer de EPI completo y un batefuegos o pulasky para la extinción de incendios forestales.
- 8.22. Evitar durante la fase de construcción, la ocupación, y retirada de la cubierta vegetal así como la localización de las infraestructuras temporales de obra, como es el caso de las instalaciones auxiliares, el parque de maquinaria, los acopios temporales de materiales en zonas de la Red Natura 2000 o donde puedan verse afectados especies de flora y fauna protegida)p. Coordenadas UTM ED50 599017-4196931 a 599210-4196444, 614388-4175957a 614954-4175330.
- 8.23. Algunas de las acciones propias de la construcción, como la creación de pistas de acceso a obra, los movimientos de maquinaria, las talas y los clareos, la ocupación temporal del terreno para almacenes y parque de maquinaria, el aumento del tráfico pesado, etc, suponen el deterioro de la cobertura vegetal en el ámbito de actuación. Deberán revegetarse las zonas afectadas por estas actuaciones de forma que queden en condiciones similares a como estaban antes de la actuación.
- 8.24. Antes de la revegetación de zonas de acopio y transito de maquinaria se deberá realizar una descompactación a lo largo de la traza de los caminos para que tenga éxito la restauración. Las especies a emplear en la restauracion serán: *Pinus halepensis*, *Stipa tenacissima*, *Olea europaea var.sylvestris*, *Rhamnus lycioides*, *Rosmarinus officinalis*,

Pistacia lentiscus, *Quercus coccifera*, *Juniperus oxycedrus*, *Cistus albidus*, *Capparis spinosa*, procedentes de viveros con planta certificada de procedencia y con las características descritas en la Memoria presentada (pag 157) La plantación se realizará mediante ahoyado manual a partir de un ripado del terreno, utilizando una proporción de plantas similar a la existente en las inmediaciones de las zonas alteradas. En las ramblas afectadas además de estas especies se deberán plantar *Tamarix sp.* y *Nerium oleander*.

Tabla página 157 Memoria EIA.

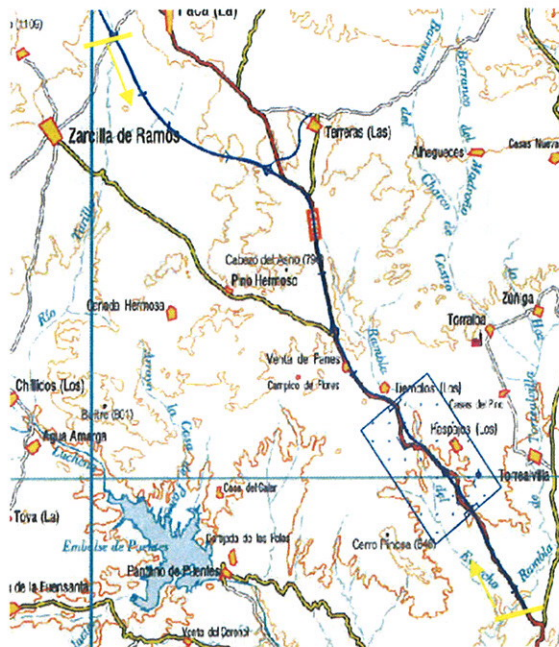
ESPECIE USADAS PARA HIDROSIEMBRAS	
HERBÁCEAS	
<i>Brachipodium retusum</i>	
<i>Cynodon dactilon</i>	
<i>Lygeum spartum</i>	
<i>Stipa tenacissima</i>	
LEÑOSAS	
<i>Lotus corniculatus</i>	
<i>Trifolium subterraneum</i>	
ESPECIES USADAS PARA PLANTACIONES	
ESPECIE	ALTURA
ÁRBOLES	
<i>Pinus halepensis</i>	>1,5m
<i>Quercus rotundifolia</i>	>1,5 m
ARBUSTOS	
<i>Juniperus phoenicea</i> (para restaurar el sabinar afectado del tramo I)	0,60-0,80 m
<i>Juniperus oxycedrus</i>	0,60-0,80 m
<i>Juniperus oxycedrus</i>	0,40-0,60 m
<i>Nerium oleander</i> (cauces)	0,60-0,80 m
<i>Pistacia lentiscus</i>	0,60-0,80 m
<i>Quercus coccifera</i>	0,60-0,80 m
<i>Retama sphaerocarpa</i>	0,40-0,60 m
<i>Rhamnus lycioides</i>	0,30-0,40 m

<i>Rosmarinus officinalis</i>	0,60-0,80 m
<i>Tamarix canariensis</i> (cauces)	

- 8.25. Durante los dos primeros años se procederá a la reposición de marras si éstas superan el 20 % de los pies inicialmente establecidos.
- 8.26. Las labores de mantenimiento y limpieza de maquinaria se realizarán fuera de las ramblas y de las zonas forestales y de las zonas de presencia de fauna protegida detectada en el estudio previo, y delimitada en la figura incluida en el apartado medidas para aves esteparias.
- 8.27. En las zonas de acopio de materiales y tránsito de maquinaria, Antes del inicio de las actuaciones se deberá realizar una batida previa para no afectar a ningún ejemplar de fauna protegida. En caso de localizar ejemplares de estas especies se comunicará al Centro de Recuperación de Fauna Silvestre, para que tomen las medidas oportunas (Tif.: 968 84 49 07).
- 8.28. Para la ejecución de las actuaciones propuestas, especialmente aquellas que impliquen movimiento o vertido de tierras y/o labores de excavación, así como las que se efectúen en las inmediaciones de puntos y cursos de agua, es imprescindible la presencia de un técnico de campo cualificado profesionalmente a pie de obra que detecte los posibles ejemplares de Tortuga mora (*Testudo graeca*) y Galápago leproso (*Mauremys leprosa*), así como ejemplares o puestas de anfibios que ya hubieran comenzado la reproducción y evitar se vean afectados por la ejecución de las obras. Estas labores de localización se deberán realizar en las épocas en que la especie esté activa, desde febrero a julio y de septiembre a octubre, evitando trabajar en la época de hibernación y estivación. Los tramos con presencia de tortuga mora deberán delimitarse con una valla de 20 cm de altura, semienterrada para evitar el acceso de los quelonios a los puntos de ejecución de las actuaciones proyectadas.

8.29. Para evitar el aislamiento de las distintas poblaciones de fauna se diseñarán pasos de fauna y se dispondrán según lo estipulado en las medidas preventivas, correctoras y compensatorias y en el documento técnico denominado **“Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales”** publicado por el Ministerio de Medio Ambiente en 2006.

8.30. En el área con presencia de Tortuga mora en mayor densidad, es decir en el tramo comprendido entre Lorca y La Paca (coordenadas UTM en ED50: de 600.618,92-4.192.211,65 a 613.873,54-4.176.258,98) deberán efectuarse pasos de fauna adecuados para esta especie.



Área donde se incrementará el número de pasos para reducir la fragmentación de Tortuga mora.

Los pasos para tortuga se efectuarán cada 500 m, presentando dimensiones mínimas de 4x4 m. El suelo de los mismos se cubrirá con sustrato natural y las entradas deberán presentar vegetación del tipo matorral de baja altura (como esparto, romero, *Helianthemum spp.*, *Artemisia spp.*, albaida, etc.), se evitará la diferencia de nivel entre las entradas y el paso en sí mismo así como también se asegurará el correcto drenaje de los mismos para evitar encharcamientos que reducirían de forma sustancial la efectividad de los mismos. En cualquier caso, en el Plan de Vigilancia Ambiental deberá incluirse un estudio sobre la permeabilidad de Tortuga mora, de forma que se

compruebe la efectividad de dichos pasos. En caso de que se comprobare la insuficiencia de los mismos para evitar la fragmentación del hábitat de la especie deberá informarse a esta Dirección General y llevar a cabo las actuaciones necesarias para su corrección.

8.31. En cuanto a las cunetas y obras de drenaje transversal, dado el riesgo para anfibios, reptiles y pequeños mamíferos de quedar atrapados en cunetas, arquetas y otras obras de drenaje, estas se diseñarán de forma que sea posible su escape mediante rampas u otros dispositivos similares.

8.32. El cerramiento perimetral de la autovía contará en los 40 cm inferiores con un cerramiento opaco de material liso para que los anfibios no trepen por el vallado. Dichos cerramientos deberán situarse de forma que se guíe a los anfibios hacia los pasos establecidos (drenajes) con las sujeciones en la cara interior del cerramiento, serán continuos y no presentarán desniveles ni oquedades, ya que pueden ser lugares por donde los ejemplares traten de pasar a la calzada, reduciendo la efectividad de los pasos. Para su efectividad como pasos para anfibios, los drenajes deberán presentar tamaño suficiente para que además de cumplir su función permita la existencia permanente de un área en la que aunque se mantenga un nivel elevado de humedad, no quede encharcada, situación que imposibilitaría la eficacia del paso.

8.33. Se adecuarán los drenajes transversales como pasos de animales de pequeñas dimensiones mediante su diseño, el cual deberá prever la construcción de rampas de entrada y salida, así como un resalte longitudinal que independice la circulación de agua y de los animales para asegurar su potencial utilización a lo largo de todo el año.

8.34. Se tendrán en cuenta las indicaciones dadas en medidas para la conservación de aves esteparias en relación a:

- Selección de la alternativa más adecuada.
- Modificación del área afectada por los préstamos.

- Temporalización de los trabajos.
- Circulación de maquinaria pesada.
- Será la empresa constructora de la autovía o en su defecto la empresa concesionaria de la explotación de la misma, la que desarrollará el programa de gestión de siembras para aves esteparias, que incluirá al menos:
 - a. Programa de gestión de siembras.
 - b. Seguimiento de anual del cumplimiento de las medidas y evaluación del éxito de las mismas, con la obligación de presentar una memoria anual ante la.
 - c. Adecuación de colonias de cernícalo primilla.
 - d. Instalación de cajas nido.

8.35. Caballones para aves esteparias. El trazado de la autovía afecta al área de nidificación de aves esteparias incluida en el apartado *Medidas para la conservación de aves esteparias*. Las infraestructuras pueden provocar en las aves esteparias de la zona un impacto notable, debido al efecto barrera generado y a las incidencias producidas por atropello, o choque. Por esta razón se propone como medida correctora por el paso de la autovía, por estas u otras zonas de nidificación que se identifiquen en los estudios faunísticos previos definidos anteriormente, lugares donde ubicar caballones de altura suficiente que permitan a las aves levantar el vuelo. Estos caballones deberán ejecutarse con una compactación del 95%, tras lo que se procederá al extendido de tierra vegetal y a la restauración mediante hidrosiembra y plantación de especies arbustivas en las condiciones indicadas en el Plan de Restauración incluido en el apartado correspondiente a las medidas para la protección de la vegetación.

8.36. Sobre las zonas ya establecidas de afección a las aves esteparias se concretarán las zonas de mayor impacto del proyecto constructivo sobre la avifauna esteparia, con objeto de establecer donde se deberán ubicar las barreras visuales que favorezcan el levantamiento del vuelo de

la misma y disminuya el riesgo de colisión con los vehículos que transiten sobre la futura autovía.

8.37. El vallado que se instale a lo largo del trazado deberá llevar una señalización que permita su localización visual y evite la colisión y muerte por impacto de aves en vuelo.

8.38. Las zonas de acopio de material o los parques de maquinaria de la obra no afectarán a zonas forestales circundantes a la obra. Se prohíbe la corta de cualquier pino que albergue un nido de rapaz forestal o de cualquier otra especie protegida, y los árboles que lo circundan (radio inferior a 100 metros). Se deberá notificar a los Agentes Medioambientales la ubicación de cualquier nido que aparezca.

8.39. Los “Estudios Faunísticos Previos” de la fase de diseño del proyecto constructivo serán remitidos al órgano ambiental competente para tenga conocimiento de los resultados y pueda hacer las indicaciones pertinentes previo al comienzo de las obras. En la ejecución de las obras se respetarán las restricciones que provengan de los “Estudios Faunísticos Previos”.

8.40. Las actuaciones de modificación de tendidos eléctricos que tengan lugar en las Zonas de Protección de Avifauna” declaradas por la Región de Murcia para el cumplimiento del RD 1432/2008 y del Decreto 89/2012 de 28 de Junio, deberán contar con autorización ambiental y adaptarse a la normativa vigente en la materia.

8.41. Antes del inicio de los trabajos del proyecto deberá haberse realizado un censo de rapaces forestales con el fin de localizar todos los nidos de las especies potencialmente afectadas en los dos sectores citados.

8.42. Con objeto de no inferir daños a las especies de rapaces forestales potencialmente afectadas, las obras de construcción deberán

realizarse estrictamente fuera del período reproductor; quedando limitadas al período comprendido entre el 15 de junio y 15 de marzo.

8.43. En el caso de que se encuentre alguna plataforma de nidificación de rapaces forestales dentro del área de afección de la autovía, esta será transportada por personal competente de la Dirección General de Medio Ambiente a otro enclave.

8.44. Con objeto de no degradar el hábitat potencial para las especies forestales se desestima la instalación de las siguientes zonas solicitadas para préstamos en el término municipal de Lorca: polígonos 8, 9, 10, 11 y 12 según lo estipulado en las observaciones a las zonas destinadas a préstamos y vertederos.

8.45. Antes del inicio y durante las actuaciones en los sectores V Y VI la empresa constructora adjudicataria se pondrá en contacto con la Sección de Coordinación de Agentes Medioambientales para que se realice un seguimiento de la ejecución de las obras.

C. Medidas de otras administraciones afectadas derivadas de la fase de consultas.

Confederación Hidrográfica del Segura.

De acuerdo con el informe de fecha de 8 de junio de 2010, se ejecutarán o atenderá a las siguientes acciones:

- En ningún caso se disminuirá la capacidad hidráulica de los cauces con los que intercepta la traza, ni se altere la morfología de los mismos sin la correspondiente autorización o informe favorable del Órgano de Cuenca. 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.

- Se justificará el cumplimiento de la Instrucción 5.2 IC de Drenaje Superficial en lo relativo a periodos de retorno a adoptar y al dimensionamiento de las obras de drenaje y estructuras de cruce sobre cauces.
- Se adecuará la restauración de los cauces interceptados por la traza, particularmente en lo referente a la selección de formación riparia a regenerar, a lo dispuesto en el *Manual para la Restauración de Riberas en la Cuenca del Río Segura*, editado por la Confederación Hidrográfica del Segura.
- Se justificará la selección final de la alternativa de proyecto en base a criterios de mínima afección a la hidrología. En relación a este particular la valoración de impactos debería considerar no solo el estado del cauce con el que intercepta la traza, si no también la posibilidad de aprovechar infraestructuras existentes para la construcción del cruzamiento o el número de cruzamientos que implica la alternativa.
- Se solicitará la correspondiente Autorización de ese Organismo, el competente sobre el Dominio Público Hidráulico, en relación con la posible ubicación de préstamos y vertederos en zona de policía de cauces.

Dirección General de Territorio y Vivienda

De acuerdo con su informe de fecha de 5 de julio de 2010, se ejecutarán las siguientes acciones:

- Según el Anexo I de la normativa de la Directrices y Plan de Ordenación Territorial de la Comarca del Noroeste (DPOTNO), que establece el régimen de usos en suelos protegidos: la ejecución de nuevas vías de transporte estará condicionado a informe preceptivo de la Dirección General de Territorio y Vivienda. De manera que, si finalmente la traza de la autovía ocupa las diversas categorías de suelos protegidos que establece el Plan de Ordenación Territorial de la Comarca del Noroeste (DPOTNO), se deberá elaborar un Estudio de Paisaje, con el contenido y alcance definidos en el anexo III de la normativa de la DPOTNO, el cual junto con el proyecto de construcción correspondiente (deberá aportar información en formato digital del trazado de carreteras) serán remitidos a esta Dirección General para informe.

- Una vez aprobado definitivamente el proyecto de construcción se deberá remitir a esta Dirección General una copia en formato digital de la planta de la nueva carretera de manera que permita la incorporación al Sistema Territorial de Referencia la nueva franja de preservación de la calidad visual.
- En la fase de redacción del Proyecto de Construcción y en la ejecución de obras se deberán adoptar medidas específicas destinadas a la protección del paisaje (teniendo en cuenta las determinaciones del Convenio Europeo del Paisaje ratificado por el Estado Español el 26 de noviembre de 2007).

Dirección General de Regadíos y Desarrollo Rural

Conforme con lo indicado en el informe de 30 de abril de 2010, se recomienda considerar las siguientes acciones:

- Identificar las Comunidades de Regantes que pudieran verse afectadas por el desarrollo del proyecto y considerarlas como público interesado.
- Respecto a las diversas conducciones de riego, que pudieran verse afectadas por el proyecto, se efectuarán las protecciones necesarias con el fin de garantizar el servicio en todo momento.
- Durante las fases de construcción y explotación, se garantizarán los accesos actuales a los caminos rurales, vías vecinales y explotaciones agrícolas afectadas por el proyecto. También se garantizará que las obras, los movimientos de tierra y maquinaria minimicen sus efectos negativos sobre las infraestructuras agrarias, los cultivos y demás actividades agrarias de su entorno.
- El movimiento de la maquinaria deberá restringirse a los caminos existentes, sin invadir los límites establecidos.
- Los cambios que se tengan que hacer en las redes eléctricas de media y baja tensión afectadas, se harán de tal modo que la interrupciones de servicio sean de mínima duración y mínimo riesgo. Así mismo la altura de las líneas eléctricas deberá revisar para que garantice el paso de las máquinas agrícolas de mayor altura.
- Los sobrantes de tierra y demás materiales procedentes de los movimientos de tierra efectuados, con motivo de: excavaciones, terraplenes, desvíos

provisionales, etc. no deben depositarse de modo que se vean afectados caminos, líneas naturales de drenaje, accesos, etc.

- Asimismo, los restos de vegetación procedentes de las labores de desbroce y despeje deben quedar lo suficientemente retirados para no obstaculizar caminos, líneas de drenaje, accesos, etc. Se estudiará la posibilidad de que el material vegetal desbrozado pueda ser triturado con la finalidad de ser reutilizado o mezclado con el terreno removido.
- Ni durante la fase de ejecución de las obras de drenaje, ni una vez finalizadas las mismas, deben quedar montones de ramas, ni escombros de diversa índole, que pudieran ocasionar una retención del agua a modo de dique.
- la autovía no debe constituir un impedimento para el rápido drenaje de las zonas inundadas, para lo cual deberá existir un número suficiente de pasos de agua o drenajes bajo la autovía, con suficiente sección, para no quedar obstruidos por arrastre de diversos materiales.
- En la construcción de nuevas cunetas, se tendrá en cuenta que los caminos rurales conserven en todo momento su función. Se efectuará la limpieza de las cunetas para evitar arrastres de sólidos.
- Se procederá a la retirada de todas las instalaciones portátiles utilizadas, y a la adecuación del emplazamiento mediante la eliminación o destrucción de todos los restos fijos de las obras y en general cualquier cimentación de instalaciones utilizadas durante la ejecución de las mismas. En especial, se deberá dismantelar íntegramente el parque de maquinaria instalado, restaurando el suelo afectado a su estado natural).
- En el programa de vigilancia ambiental, se comprobará que todas las conducciones de agua tales como: evacuación de pluviales, riego, drenajes, saneamiento; líneas eléctricas y caminos, hayan quedado en perfectas condiciones de funcionamiento. Los posibles daños y roturas que se hubieran ocasionado se repondrán a la mayor brevedad posible. también se controlará si se produce alguna afección a terreno no implicado en el proyecto; se revisará con especial atención que la maquinaria no afecte a parcelas contiguas. Asimismo se controlará cualquier movimiento de tierras.
- En los caminos de acceso se repondrá el firme que resulte dañado como consecuencia del tránsito de la maquinaria. La circulación de los camiones

que salgan o accedan a la obra se hará a velocidades inferiores a 30 km/h, mientras circulen por pistas de tierra.

- Si durante la fase de construcción fuera necesario la ejecución de nuevos caminos, el terreno ocupado se repondrá a la situación anterior.
- Si durante la fase de construcción es previsible que se produzca alguna precipitación torrencial, deben preverse soluciones con respecto a fenómenos de inundaciones y embalsamientos en episodios de fuertes precipitaciones.
- Si la Administración ha realizado inversiones en infraestructuras agrarias con fondos europeos, se tendrá en cuenta las limitaciones que establece la normativa de la Unión Europea, en cuanto a las modificaciones de los usos asociados a las mismas.
- Este informe no exime de los demás informes, permisos, licencias o aprobaciones que sean preceptivas, de acuerdo con la legislación vigente.

D. Programa de Vigilancia Ambiental.

El seguimiento del Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) garantizará el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental y las incluidas en el presente informe, y básicamente deberá garantizar, entre otras cuestiones, la inspección y control de los residuos que se generen, control de las medidas de protección del suelo, de las emisiones atmosféricas, de los vertidos, así como el control y seguimiento de las medidas concernientes a la protección del medio natural.

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 y la conservación de los valores naturales se presentarán ante esta Dirección General de Medio Ambiente.