

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

**7964** *Resolución de 26 de junio de 2017, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Estudio informativo de la conexión de alta velocidad Murcia-Cartagena.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el Grupo 6.b del anexo I del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto: promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas*

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Fomento.

El objeto del proyecto es proporcionar a la ciudad de Cartagena de un acceso de alta velocidad, la integración del corredor de alta velocidad con la máxima funcionalidad en la zona urbana de Alcantarilla y dotar de máxima conectividad a los corredores actuales de mercancías con el futuro Corredor Mediterráneo.

El estudio informativo contempla dos tramos de estudio, tramo 1 conexión Murcia-Cartagena y tramo 2 conexión de alta velocidad Nonduermas-Sangonera.

En el tramo 1 conexión Murcia-Cartagena se plantean tres alternativas:

**Alternativa Este.** Consiste en un nuevo corredor de alta velocidad en doble vía de 45,3 km, superando la Sierra de Carrascoy por el Puerto de San Pedro mediante un rodeo, proyectando un túnel (pk 12+123-14+312) y discurriendo desde antes de llegar a Balsicas adosado a la línea actual. Asimismo, se proyecta una nueva estación de viajeros de alta velocidad en Balsicas, y una vía de apartado de mercancías; y la remodelación de la estación de Torre Pacheco posibilitando la parada de trenes de viajeros.

Además, contempla el cierre de la conexión de Los Ramos mediante un ramal convencional denominado Alicante-Cartagena, y la electrificación y supresión de pasos a nivel de la línea actual desde el puerto de Escombreras hasta Murcia, en previsión de que los tráficos de mercancías discurran por dicha vía.

**Alternativa Centro.** Se trata de un nuevo corredor de alta velocidad de 45,9 km, planteado en doble vía de alta velocidad, resolviendo el paso de la Sierra de Carrascoy mediante un túnel, de 15.415 m de longitud, que además discurre bajo el aeropuerto internacional de la Región de Murcia. Entre las localidades de Pozo Estrecho y La Palma el trazado confluye con el pasillo de la línea actual, discurriendo a partir de ese momento adosado a la misma. Asimismo, se prevé la posibilidad de que en un futuro pueda existir una estación intermodal en el mencionado Aeropuerto.

Esta alternativa también incluye la construcción del ramal convencional Alicante-Cartagena, y la electrificación y supresión de pasos a nivel de la línea actual.

**Alternativa Oeste.** Propone un nuevo corredor de alta velocidad de 62,0 km, que en todo su recorrido tendrá una plataforma de tres vías (dos de alta velocidad y una convencional), resolviendo el paso de la Sierra de Carrascoy mediante un rodeo por Oeste

de la misma. Se propone un puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET) al suroeste de la localidad de Cánovas.

Además, la alternativa Oeste incluye la electrificación y supresión de pasos a nivel de la línea actual desde el puerto de Escombreras hasta Cartagena.

Todas las alternativas prevén la construcción de una instalación auxiliar en el paraje denominado Los Segados, en apoyo a la explotación de la estación de Cartagena.

El tramo 2 de conexión de alta velocidad Nonduermas-Sangonera consiste en un corredor electrificado de 8,5 km de longitud desarrollado sobre la ampliación a tres vías del corredor actual, desde la RAF de Murcia hasta el tramo Sangonera-Librilla de la LAV Murcia-Almería. Para resolverlo se plantean dos alternativas:

Alternativa 1. Contempla la ampliación a tres vías en superficie del corredor actual. El paso por la zona más estrecha y consolidada de Alcantarilla se reduce a dos vías, una de alta velocidad y otra mixta.

Alternativa 2. Discurre aproximadamente sobre la planta actual modificando la rasante de la misma para descender a un nivel que permita su soterramiento entre el Camino de la Voz Negra y Los Romanos, quedando cubierta desde este punto hasta cerca de la MU-30 por una estructura semisoterrada.

Sin embargo cabe destacar que esta alternativa se corresponde con una operación de integración urbana del ferrocarril y su viabilidad supondrá una obligada coordinación institucional entre el Ministerio de Fomento y las Administraciones Autonómicas y Locales implicadas. En este caso, las aportaciones del Ministerio de Fomento para la integración urbana del ferrocarril sólo podrán ser las que correspondan a las inversiones ferroviarias.

Ambas alternativas proyectan la construcción de una instalación auxiliar de alta velocidad, para apoyo a la explotación de la estación de Murcia del Carmen, dentro de la mancha de ocupación de la estación de Murcia-Cargas. Asimismo, se proyecta una nueva estación en Alcantarilla para parada de viajeros.

El estudio informativo propone la implantación de una subestación de tracción junto a la instalación auxiliar de Los Segados en Cartagena, con dos grupos de 60 MVA de potencia instalada cada uno. A pesar de ello, se indica que su ubicación y potencia deben determinarse en un estudio conjunto de potencia de todas las líneas confluyentes en la zona, que excede el ámbito del estudio informativo. En cuanto a las líneas de alimentación, no ha sido precisada por Red Eléctrica de España, S.A. la ubicación del punto de enganche más adecuado, por lo que no se desarrolla su definición, si bien se ha tenido en cuenta una hipótesis de longitud a efectos de valoración.

El estudio informativo propone el desarrollo de la alternativa Este para la conexión Murcia-Cartagena, y de la alternativa 2 para la conexión de alta velocidad Nonduermas-Sangonera. En el apartado 4.1 de la presente declaración se incluye un resumen del análisis multicriterio realizado por el promotor.

## 2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

La red fluvial de la zona de estudio se organiza en torno al río Segura y su afluente el Guadalentín o Sangonera. Fuera de la cuenca de estos ríos, el territorio es drenado por algunas ramblas de funcionamiento torrencial, que desaguan directamente al mar, como son las que drenan la cuenca del Campo de Cartagena, vertientes al Mar Menor, y las vertientes al litoral mediterráneo junto a Cartagena.

En el ámbito de estudio se localizan los siguientes espacios de la Red Natura 2000: lugar de importancia comunitaria (LIC) Carrascoy y el Valle (E86200002), zona de protección para las aves (ZEPA) Monte del Valle y Sierras de Altahona y Escalona (E80000269), LIC y ZEPA Saladares del Guadalentín (E86200014/E80000268). Otros espacios naturales protegidos presentes son el Parque Regional Carrascoy y el Valle y el Paisaje Protegido Saladares del Guadalentín.

La mayor parte de la superficie del suelo en el área de proyecto está ocupada por cultivos de cítricos, frutales y especies hortícolas. En las zonas de mayor relieve no cultivadas aparecen en unos casos formaciones de matorral, a la vez que pastizales de gramíneas y otras especies anuales. Asimismo se encuentran manchas de pino carrasco («*Pinus halepensis*») en las sierras de Carrascoy y Altahona, así como en la vertiente norte de la sierra de Escalona. En aquellas zonas con influencia salina de la llanura del Guadalentín que no han sido cultivadas, se conservan formaciones halófilas en buen estado. En algunos cauces de ríos y cursos de agua esporádicos, se conservan restos de vegetación de ribera y de rambla.

Las principales especies protegidas mediante el Catálogo Regional de Flora Silvestre Protegida de la Región de Murcia que pueden verse afectadas por el proyecto son las siguientes: «*Biarum dispar*», catalogada en peligro de extinción, «*Diplotaxis tenuisiliqua*» y «*Ziziphus lotus*», catalogadas como vulnerables, y «*Achillea santolinoides*», catalogada como de interés especial.

En cuanto a los hábitats de interés comunitario, en la zona de estudio están presentes: 1410 Pastizales salinos mediterráneos («*Juncetalia maritima*»), 1420 Matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos, 1430 Matorrales halonitrófilos («*Pegano-Salsoletea*»), 1510\* Estepas salinas mediterráneas («*Limonietalia*»), 1520\* Vegetación gipsícola ibérica («*Gypsophiletalia*»), 3170\* Estanques temporales mediterráneos, 5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos, 6220\* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales de «*Thero-Brachypodietea*» y 92D0 Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos («*Nerio-Tamaricetea*» y «*Securinegion tinctoriae*»).

Las siguientes especies de fauna protegida están presentes en el ámbito del estudio: en cuanto a los anfibios y reptiles destaca el sapo corredor (*Bufo calamita*) en el anexo V de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad, y la culebra viperina («*Natrix maura*»); en cuanto a las aves incluidas en el anexo IV de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, están presentes a sisón común («*Tetrax tetrax*»), avoceta («*Recurvirostra avosetta*»), aguilucho cenizo («*Circus pygargus*»), culebrera europea («*Circaetus gallicus*»), águila real («*Aquila chrysaetos*»), halcón peregrino («*Falco peregrinus*»), carraca europea («*Coracias garrulus*»), chova piquirroja («*Pyrhocorax pyrrhocorax*») y búho real («*Bubo bubo*»), destacando el águila perdicera («*Hieraaetus fasciatus*»), catalogada en peligro de extinción en el Catálogo de especies amenazadas de fauna silvestre de la Región de Murcia; en cuanto a los mamíferos están presentes el nóctulo pequeño («*Nyctalus leisleri*»), mediano («*Nyctalus noctula*») y grande («*Nyctalus lasiopterus*»), el gato montés («*Felis silvestris*») y el tejón («*Meles meles*»), especies incluidas en el anexo V de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre.

En el ámbito de actuación y teniendo en cuenta todas las alternativas, se han localizado once yacimientos arqueológicos, cinco de los cuales están recogidos en la carta arqueológica de Murcia y de éstos, tres tienen catalogación específica. Asimismo, se han inventariado trece bienes inmuebles no catalogados, de diversa naturaleza y entidad.

### 3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental:

#### 3.1.1 Entrada documentación inicial.

El 23 de octubre de 2009 tuvo entrada el documento inicial del proyecto en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

#### 3.1.2 Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones.

Dicha Dirección General, con fecha 4 de diciembre de 2009, estableció un periodo de consultas a instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. La relación de consultados se expone a

continuación, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación al documento ambiental del proyecto:

Administraciones consultadas	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.....	X
Confederación Hidrográfica del Segura.....	X
Delegación del Gobierno en Murcia.....	-
Dirección General de Territorio y Vivienda de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia.....	X
Dirección General de Transportes y Puertos de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia.....	-
Dirección General del Agua de la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de Murcia.....	-
Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad de la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de Murcia.....	X
Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental de la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de Murcia.....	-
Dirección General de Regadíos y Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de Murcia.....	X
Dirección General Bellas Artes y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la Región de Murcia.....	X
Ayuntamiento de Alcantarilla.....	X
Ayuntamiento de Alhama de Murcia.....	-
Ayuntamiento de Cartagena.....	X
Ayuntamiento de Fuente Álamo de Murcia.....	-
Ayuntamiento de Librilla.....	-
Ayuntamiento de Murcia.....	X
Ayuntamiento de Torre Pacheco.....	X
Asociación Columbares-Cordillera Sur.....	-
Adena.....	-
SEO.....	-
Asociación Naturalistas del Sureste (Anse).....	-

A continuación se incluye un resumen de las respuestas recibidas:

Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. Señala diferentes afecciones potenciales sobre la geomorfología; incremento de la contaminación acústica; incremento de la fragmentación y degradación de diversos hábitats y vegetación natural; efecto barrera y pérdida de hábitats para avifauna y otros grupos; molestias por ruidos y atropellos de fauna; incremento del gasto energético y generación de gases contaminantes y con efecto invernadero; necesidades de préstamo y vertedero; posible afección a espacios de la Red Natura 2000; antropización del paisaje; y efectos acumulativos con otros proyectos de la zona.

Dicha Dirección General estima conveniente que el promotor realice un estudio y análisis de alternativas específico, en cuanto a las posibles afecciones a la Red Natura 2000. Además, considera que se debería realizar una prospección de la vegetación y fauna en la zona afectada, que sirva como base a una propuesta de medidas correctoras frente a la pérdida y fragmentación de hábitats, como son los pasos de fauna. Se analizará asimismo la afección paisajística, así como las afecciones por ruidos y vibraciones dentro de los espacios naturales protegidos.

Confederación Hidrográfica del Segura. Solicita que el estudio de impacto ambiental contemple los siguientes aspectos: afección al Dominio Público Hidráulico (DPH), sus zonas de policía y servidumbre; minimizar la afección a los cauces interceptados; afección

a infraestructuras hidráulicas en explotación; efectos sobre los procesos de escorrentía; afección por vertidos a las aguas superficiales y/o subterráneas; orientación del plan de rutas, préstamos y vertederos para la minimización de afección sobre el DPH.

Dirección General de Territorio y Vivienda de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia. Concluye que el corredor que mejor responde a los objetivos planteados en los distintos instrumentos de planificación de ordenación territorial, es el denominado Centro. Asimismo, indica que se deberían tener en cuenta las determinaciones del Convenio Europeo del Paisaje.

Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad de la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de Murcia. Indica que el estudio de impacto ambiental debería considerar aspectos como analizar de forma detallada cada una de las actuaciones; valorar las repercusiones sobre la Red Natura 2000; realizar un inventario de flora y de fauna; estudiar posibles afecciones a la fauna, estableciendo medidas preventivas y correctoras; considerar el ciclo reproductor de las rapaces, destacando el águila-azor perdicera; estudiar la incidencia sobre los hábitats naturales de interés comunitario situados fuera de Red Natura 2000; analizar la compatibilidad con los montes de utilidad pública; analizar la incidencia sobre las vías pecuarias; valorar la compatibilidad de la actuación con los corredores ecológicos; incluir un estudio paisajístico; crear pantallas visuales; realizar un plan de restauración incluyendo su seguimiento y control; describir las medidas correctoras, así como su presupuesto; adoptar medidas para evitar vertidos, prevenir la erosión, evitar la producción de polvo; valorar la afección por ruidos sobre la fauna; y evaluar la acumulación impactos y sinergias.

Dirección General de Regadíos y Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de Murcia. Recomienda considerar los siguientes aspectos: identificar suelos de alta capacidad agrológica; estudiar los efectos sobre la infraestructura agraria; no ocasionar problemas de accesos a núcleos rurales; garantizar al funcionamiento de servicios interceptados; no ubicar instalaciones auxiliares en zonas de regadío de alto valor agrícola; la nueva infraestructura no debe constituir una barrera para el drenaje de zonas inundadas; tomar medidas para evitar la suspensión de polvo; identificar las comunidades de regantes afectadas; realizar la reposición de infraestructuras realizando los contactos necesarios; comprobar la reposición de conducciones de agua; jalonar la zona de ocupación; reutilizar la capa de suelo vegetal; reponer a su estado anterior los terrenos y accesos; proteger la base de desmontes y terraplenes; no depositar los sobrantes de tierra en caminos, drenajes, etc. y retirar todas las instalaciones temporales.

Dirección General Bellas Artes y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la Región de Murcia. Informa que el área afectada por las alternativas planteadas presenta numerosos yacimientos arqueológicos, así como elementos de interés etnográfico, histórico y cultural. Indica que el estudio de impacto ambiental debe incluir un estudio arqueológico específico, con la realización de una prospección previa.

Ayuntamiento de Alcantarilla. Considera inadmisibile el impacto ambiental generado por la ubicación en superficie de la arteria principal de acceso, tanto de la nueva línea de alta velocidad como de las líneas convencionales al casco urbano de Murcia, coincidente con el corredor actual de la línea Murcia-Lorca, a su paso por Alcantarilla.

Ayuntamiento de Cartagena. En cuanto al planeamiento vigente, informa que la banda de estudio afecta a dos áreas clasificadas como suelo urbanizable no programado de uso industrial. Asimismo, indica que el estudio de impacto ambiental debería considerar los siguientes aspectos: probable afección sobre «*Diplotaxis tenuisiliqua*» catalogada como vulnerable en el Catálogo Regional de Flora Silvestre Protegida de la Región de Murcia; elaboración de un mapa de ruidos de los niveles de inmisión producidos por la infraestructura, incorporando las adecuadas medidas correctoras; considerar y valorar el impacto paisajístico; mitigar el efecto barrera de la infraestructura asegurando la permeabilidad para fauna, y la continuidad de las infraestructuras viarias, vías pecuarias y red hidrográfica; establecer medidas correctoras para reducir las emisiones de polvo, ruido y vibraciones, vertidos y residuos sólidos; tener en cuenta el cumplimiento de las ordenanzas municipales.



Ayuntamiento de Murcia. Los Servicios de Calidad y Medio Ambiente indican que el estudio de impacto ambiental debe tener en cuenta las siguientes consideraciones: valorar la afección a especies de flora protegida; adoptar medidas para la conservación de las vías pecuarias; garantizar la continuidad de las vías ciclables; valorar la posible afección sobre las áreas de sensibilidad ecológica de la Boquera de Tabala y Cabezo Negro, y el parque municipal de El Majal Blanco; valorar la posible afección sobre los yacimientos próximos a los corredores; valorar la incidencia de la contaminación acústica sobre viviendas diseminadas; llevar un registro de la generación de residuos sólidos urbanos; trasladar a vertederos autorizados las tierras y escombros que se generen; garantizar la conservación del paisaje agrario tradicional; y valorar la afección sobre los cultivos en la fase de construcción.

El Servicio de Planeamiento Urbanístico informa sobre la clasificación de los suelos afectados por cada uno de los corredores. Indica que el corredor Este se adapta al planeamiento vigente. Sin embargo los corredores Centro y Oeste supondrían un impacto sobre las previsiones de ordenación urbanística, y sería necesario adaptar el planeamiento vigente que resulte afectado al trazado definitivo.

Ayuntamiento de Torrepacheco. Indica que el planeamiento vigente reserva una banda de 100 m coincidiendo con el trazado actual existente. Asimismo, considera que el estudio de impacto ambiental debe incluir un adecuado estudio de ruido en aplicación de la legislación vigente, incluyendo las medidas correctoras y preventivas para que se cumplan los valores límite de inmisión en las diferentes áreas acústicas. Así como una evaluación de la afección a las áreas de interés natural Rambla de La Maraña y El Barranquillo, proponiendo las medidas correctoras y preventivas necesarias.

El estudio de impacto ambiental (EsIA) indica los apartados en los que se han tenido cuenta las indicaciones de los anteriores informes, recibidos como resultado de las consultas efectuadas.

3.1.3 Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas.

Con fecha 8 de abril de 2010, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental trasladó al promotor la amplitud y nivel de detalle que debía darse al estudio de impacto ambiental, así como los informes recibidos.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. Resultado.

El 8 de agosto de 2012 la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento publicó en el Boletín Oficial del Estado, número 189, el anuncio por el que se somete a información pública y audiencia el estudio informativo de la conexión de alta velocidad Murcia-Cartagena. Dicho anuncio es también publicado en el Boletín Oficial de la Región de Murcia, número 191, de 18 de agosto de 2012. Asimismo, se solicitó a una serie de organismos que expusieran al público la documentación que les fue remitida.

Con fecha 27 de julio de 2012 la Dirección General de Ferrocarriles, envió a efectos de audiencia, un ejemplar del estudio informativo, a las Administraciones públicas y asociaciones afectadas que fueron previamente consultadas en relación con la definición de la amplitud y el nivel de detalle del estudio de impacto ambiental.

El expediente de información pública y el estudio informativo tuvieron entrada en el órgano ambiental el 1 de febrero de 2013. Posteriormente, el 21 de mayo de 2014 se recibió una adenda al expediente de información pública.

Según la información facilitada por el promotor, durante el trámite de información pública se han recibido un total de 10 alegaciones procedentes de Administraciones públicas, 3 de grupos municipales en ayuntamientos, 7 de empresas y 6 de particulares. Asimismo, se recibieron fuera de plazo alegaciones de 4 Administraciones públicas. A continuación se incluye un resumen de las alegaciones recibidas:

Confederación Hidrográfica del Segura. Informa sobre los siguientes aspectos: la separación entre estribos deberá mantener una anchura suficiente para no causar perturbación en el flujo de la zona inundable, en concreto en la cañada de Tabala y la rambla del Albujón; siempre que la plataforma discurra en terraplén por zona inundable debe permeabilizarse con obras de drenaje transversal, incluida la zona inundable asociada a la rambla de Maraña; se tomaran como referencia los estudios remitidos o se realizará modelización hidráulica usando modelos bidimensionales; se colocarán protecciones de escollera en pilas y estribos; se definirá la solución del cruce con el canal del Campo de Cartagena; el resguardo a la entrada de los conductos de las obras de drenaje debe ser de 0,75 m; se aconseja que se tenga en consideración que entre los pp.kk 30+000 y 36+000 la línea discurre por zonas llanas y sin cauces marcados, pero susceptibles de recibir volúmenes de escorrentía importantes; se recomienda elevar la rasante de la línea entre los pp.kk. 25+000 y 26+000 por discurrir en trinchera por zona inundable de la rambla de la Maraña.

Mancomunidad de los Canales del Taibilla. Relaciona las conducciones que resultan afectadas por el proyecto, recordando que se debe solicitar autorización para ejecutar las obras.

Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia del Ministerio de Fomento. Informa favorablemente el proyecto, con una serie de correcciones relativas a: la denominación errónea de la A-30; tener en cuenta el proyecto constructivo de la circunvalación de Murcia M-30, tramo Autovía del Reguerón; reposición del paso superior para albergar el sobre ancho de la estación auxiliar Los Segados; reposición del paso superior de la autopista de peaje AP-7; desagüe de aguas pluviales en la parte superior del túnel de la autovía MU-30; así como condiciones generales para evitar daños a los elementos funcionales y estructurales de las carreteras afectadas.

Dirección General de Infraestructuras del Ministerio de Defensa. Informa desfavorablemente el proyecto por la supresión del paso a nivel que da acceso a la base aérea de Alcantarilla, y la ocupación de terrenos de la misma.

Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la Región de Murcia. Indica que para poder informar favorablemente el proyecto deberían subsanarse las siguientes deficiencias: deben identificarse los puntos de interés cultural situados a menos de 50 m de la traza, evaluando para cada uno la compatibilidad con el proyecto, y proponiendo en su caso medidas de corrección de la afección; la comparación de alternativas desde el punto de vista del patrimonio cultural es inexistente en la actualidad; reconsiderar la realización de una prospección arqueológica previa al inicio de las remociones del terreno en el marco del estudio de impacto ambiental; el seguimiento de las remociones tierra en el programa de vigilancia ambiental, en la traza, zonas de préstamos y vertidos.

Dirección General de Transportes y Puertos de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia. Informa favorablemente tanto la alternativa Este del tramo 1, como la alternativa 2 del tramo 2. Recomienda que la actuación en el tramo 2 se coordine con la ejecución de la variante Alcantarilla-Jabalí Nuevo. Además, realiza las siguientes observaciones y propuestas: hacer mejoras en la línea convencional Chinchilla-Cartagena; en el tramo 2 valorar la ejecución del soterramiento desde un primer momento, o al menos ejecutar entre pantallas de hormigón el tramo entre el camino de la Voz Negra y el paso de los Romanos; incorporar mejoras en la permeabilidad transversal; establecimiento de ancho mixto para la línea Chinchilla-Cartagena entre la estación de Murcia y Escombreras, así como mejoras en los carriles y pendientes; mantener la vía de apartado y andén de la estación de La Palma, puesta en servicio de la estación Sucina-Riquelme y disponer una vía de apartado en ancho UIC y andén, en la estación de Torre Pacheco.

Secretaría General de la Consejería de Presidencia de la Región de Murcia. Da traslado de los informe del Servicio de Planificación y Evaluación Ambiental y del Servicio de Integración Ambiental, de la Dirección General de Medio Ambiente.

El Servicio de Planificación y Evaluación Ambiental considera el proyecto compatible con los intereses que representa, siempre que se contemplen las siguientes medidas preventivas, correctoras y prescripciones técnicas: incluir en el proyecto constructivo un estudio acústico y de vibraciones; aplicar medidas para la reducción de las emisiones de materias particuladas; aplicar medidas de control y mitigación del ruido generado en las obras; medidas para la reducción de los residuos de construcción y protección del suelo; medidas para la reducción y protección frente al ruido y las vibraciones en la fase de explotación; condiciones para garantizar la correcta gestión de los residuos generados y la protección del suelo en la explotación; uso de las mejores técnicas disponibles recogidas en determinados documentos de referencia mencionados; así como no trasladar la contaminación a otro medio receptor, informar de cualquier incidente o accidente e incluir en el proyecto constructivo las instalaciones auxiliares; finalmente el programa de vigilancia ambiental velará que la actividad se realice según proyecto y según el condicionado ambiental establecido.

El Servicio de Información e Integración Ambiental concluye que dado que el estudio informativo elige la alternativa Este, a pesar de la posible afección a la integridad del lugar de la Red Natura 2000 «Monte el Valle y Sierras de Altaona y Escalona», y que además producirá efectos sinérgicos debido a que en la zona del corredor ferroviario se encuentra una autovía, estima necesario establecer medidas compensatorias.

Ayuntamiento de Alcantarilla. Indica que la alternativa 2 del tramo 2 es la única que resulta viable. Considera impensable que entren en funcionamiento las nuevas líneas de alta velocidad antes de producirse el desvío de la línea Chinchilla-Cartagena. Asimismo, informa de la necesidad de facilitar el acceso de viajeros a la nueva estación de Alcantarilla. Por último, reitera el acuerdo de la Asamblea Regional de Murcia de instar a la redacción de un protocolo para la integración de la línea de alta velocidad Murcia-Almería en Alcantarilla. En relación con el desarrollo de la alternativa 2 realiza las siguientes consideraciones: adoptar medidas para garantizar la permeabilidad urbana; aumentar al máximo la pendiente en la zona de rampas para favorecer la integración urbanística y así adaptar la alternativa planteada al planeamiento en tramitación; plantea la posibilidad de reducir el corredor a dos vías, una de alta velocidad y una mixta; el proyecto deberá cumplimentar la normativa en materia de accesibilidad; el estudio de impacto ambiental no estudia de manera adecuada la afección sobre paisaje urbano y por ruido.

Ayuntamiento de Alhama. Manifiesta su rechazo a la alternativa Oeste.

Ayuntamiento de Cartagena. En relación al planeamiento, informa que las actuaciones se desarrollan dentro de la banda entorno al actual ferrocarril reservada para sistema general de comunicaciones, sistema ferroviario, quedando únicamente fuera de la zona de reserva la subestación de tracción, afectando a suelo no urbanizable de protección específica, protección agrícola. Debe tenerse en cuenta la existencia de yacimientos arqueológicos y de inmuebles catalogados en las inmediaciones del trazado. Finalmente, se informa que la actuación es compatible con las previsiones del planeamiento urbanístico municipal de aplicación.

Ayuntamiento de Fuente del Álamo. Indica su preferencia por la alternativa Este debido a su mayor viabilidad, solicitando se desestime la alternativa oeste.

Ayuntamiento de Murcia. Traslada informes del Servicio de Medio Ambiente y Servicio de Planeamiento Urbanístico.

El Servicio de Medio Ambiente indica que se deben tener en cuenta las siguientes consideraciones: valorar la afección a especies de flora silvestre protegidas, al Área de Sensibilidad Ecológica de la Boquera de Tabala y Cabezo Negro y al Parque Municipal de El Majal Blanco, así como a otras fincas municipales obtenidas a partir de procesos de gestión urbanística (Finca la Naveta); evitar el uso como vertederos de las zonas de canteras MU10 (Majal Blanco) y MU04 (Cabezo Negro); adoptar medidas de conservación de las vías pecuarias; garantizar la continuidad de las Vías Ciclables; valorar la afección a elementos identificados como de Protección Arqueológica; cumplir la normativa de protección frente a ruidos; el proyecto de ejecución debe incorporar un plan de gestión de residuos; las tierras y escombros se trasladarán a vertederos autorizados; la retirada de



residuos sólidos urbanos se realizará conforme a la Ordenanza de Limpieza Viaria; se incorporarán medidas correctoras y de vigilancia de las transformaciones del paisaje; y se tendrán en cuenta las medidas del estudio de impacto ambiental para minimizar la afección a los cultivos por la generación de polvo.

El Servicio de Planeamiento Urbanístico indica que la alternativa Este abandona la reserva de suelo del sistema general ferroviario, afectando a suelo urbanizable, suelo no urbanizable agrícola de interés con regadíos del trasvase, y suelo de sistemas generales correspondiente a la vía existente. La proximidad del trazado al núcleo urbano de Avilese y al Plan Parcial de uso residencial ZU-SU-JA6 generará impactos por ruido y efecto barrera. En cuanto al tramo 2 indica que el detalle empleado impide la descripción de suelos y sectores afectados.

Ayuntamiento de Torre-Pacheco. Remite informes técnicos del Negociado de Servicios y Medio Ambiente, el Arquitecto Municipal y los Servicios Jurídicos.

El Negociado de Servicios y Medio Ambiente informa que, teniendo en cuenta la afección a viviendas en los núcleos urbanos de Balsicas y Torre-Pacheco, así como a viviendas diseminadas, debe realizarse estudios que determinen los niveles de ruido, la delimitación de la servidumbre, el plan de acción y establecer medidas.

El Arquitecto Municipal informa que se debería optar por la alternativa Centro pero desplazada hacia el norte, evitar la afección al vial que unirá la A-30 con la futura variante de Torre-Pacheco. La alternativa Este se debería desestimar debido a las limitaciones que suponen la zona de dominio público, la zona de protección y línea límite de edificación.

Posteriormente, el ayuntamiento de Torre-Pacheco remite acuerdo plenario en el que solicita que se tenga en cuenta la inclusión de trenes lanzadera de cercanías y la propuesta Ferrmed de transporte de mercancías, así como ratifica la apuesta por el trazado Este, permitiendo la posibilidad de paradas en la estación de Balsicas y, en su caso, en Torre-Pacheco.

Grupo Municipal Socialista en el Ayuntamiento de Fuente del Álamo. Rechaza la alternativa Oeste por las siguientes razones: suma una nueva barrera a la RM-2; discurre a escasos metros del casco urbano de Los Cánovas; perjudica a numerosas explotaciones agrícolas y ganaderas; perjudica el desarrollo turístico del municipio, especialmente en la urbanización Hacienda del Álamo; perjudica el desarrollo de actividades industriales entre Cuevas de Reylo y Fuente Álamo y el área de Garcerán; es la alternativa menos conveniente en cuanto a longitud, tiempo de recorrido y coste.

Grupo Municipal Socialista del Ayuntamiento de Alcantarilla. Indica que se adopte la alternativa 2, aunque con las siguientes modificaciones: garantizar que la estación de Alcantarilla tenga andén para subida y bajada de viajeros; que el soterramiento se realice en una sola fase; y que en la ejecución de las obras tenga prioridad la variante nueva de Javalí.

IU-Verdes en el Ayuntamiento de Alcantarilla. Creen innecesaria la construcción de la conexión en alta velocidad de Murcia y Cartagena por motivos funcionales, económicos y de costes externos, ambientales y sociales, apostando por un plan de modernización de la red de ferrocarril. No aceptan la actuación Nonduermas-Sangonera, al no sacar el trazado ferroviario totalmente de la ciudad.

Repsol Petróleo, S.A. Informa que el trazado afecta a la zona de servidumbre y protección de los oleoductos Cartagena-Puertollano, por lo que deberán cumplirse unas condiciones generales.

G's España Holdings, S.L. Solicita que se seleccione la alternativa Centro para el tramo 1, por afectar en menor grado a las explotaciones de la empresa.

Asociación Polígono industrial San Fulgencio e Pozo Estrecho, Hijos de Ginés Zamora, S.L., Mesatrans, S.L. y doña María Chantal Espejo Mendoza. Solicitan que se minimicen las afecciones al polígono industrial, previendo la posible ampliación de la infraestructura por el lado izquierdo de la actual vía ferroviaria en sentido Murcia-Cartagena.

Torre Montelo, S.L. Solicita que se agrupe el trazado de la línea con las infraestructuras existentes (ffcc Chinchilla-Cartagena, RM-1 y MU-301), para evitar dividir una finca de su propiedad. Asimismo, solicita que se amplíe el paso de 2x2 en el PK 1+711 como elemento

de drenaje, a un marco de 8×5 m para el paso de vehículos, y que se construya un paso superior de carretera en el PK 2+040, para dar acceso a la MU-301.

Ferbal Agrícola, S.L. Alega que la alternativa Este afecta a una finca de su propiedad, señalando que: la evaluación ambiental del expediente no se ajusta al procedimiento; la elección de la alternativa Este es contraria al informe de la Dirección General de Territorio y Vivienda de la Consejería de Ordenación del Territorio de la Región de Murcia; el estudio de impacto ambiental no considera afección alguna sobre varios elementos del medio que se verán negativamente afectados; no se realiza una ponderación justificable del impacto ambiental; la valoración de impactos no considera criterios de significación de impactos; no se incluye un análisis de repercusiones sobre la Red Natura 2000; los criterios medioambientales de selección de alternativas del estudio informativo no son adecuados; el análisis de afecciones es incompleto, deficiente y la aplicación de diferentes criterios suponen una errónea valoración de alternativas; la alternativa Este es la que presenta mayores consecuencias negativas e impactos máximos; así como apreciaciones sobre el gasto que supone la construcción de la infraestructura.

Don Juan Velez Bueno y doña María Esperanza López Espejo. Solicitan que se garantice el uso de los dos pasos a nivel particulares sobre la línea Chinchilla-Cartagena, que dan servicio a la finca de su propiedad; que se observe la expropiación de aquellos restos de la finca que queden inservibles para su explotación; que se incluyan cuantas medidas correctoras sean necesarias para minorar los impactos sobre las fincas y las figuras de protección que recaen sobre la misma.

Don Ramón y don José María Navarro Gómez. Proponen modificar el trazado definido en la alternativa Este, sustituyendo la curva ente el PK 4+908 y PK 11+100 de radio 3.100, por otra de radio 3.261, reduciendo la distancia del corredor, el coste de ejecución y los tiempos de recorrido, evitando la afección a dos viviendas y a un apeadero de la línea Chinchilla-Cartagena.

Doña María del Carmen Gómez Salmerón y don Gregorio Pérez-Crespo Gómez. Alegan que se tomen las medidas oportunas para evitar que se superen los niveles de ruido en la vivienda de su propiedad y se mantengan los accesos actuales a la finca.

Doña Rosa García Celdrán. Expone que la alternativa Oeste se halla dentro de la zona de servidumbres aeronáuticas del aeródromo Campo de Vuelo en Alhama de Murcia.

En su respuesta a las alegaciones el promotor concluye que no es conveniente realizar ninguna modificación sobre las alternativas propuestas, no obstante, en la elaboración de los proyectos constructivos se profundizará en una mejor inserción de la actuación en el entorno. Se estudiarán los siguientes aspectos: se reconsiderará la reposición de viales y servidumbres, así como la ejecución de nuevos pasos o caminos; se mantendrán contactos con los organismos correspondientes para reposición de servicios e infraestructuras; asimismo, se mantendrán contactos con el Ministerio de Defensa para concretar la solución a adoptar para la supresión del paso a nivel de la calle Aviación Española.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto ambiental. Información complementaria solicitada por el órgano ambiental. Consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental.

El 26 de febrero de 2013 la Subdirección General de Evaluación Ambiental solicita al promotor, considerando el informe Servicio de Información e Integración Ambiental de la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Presidencia de la Región de Murcia incluido en el expediente de información pública, que en cumplimiento del artículo 45.4 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad, justifique que no existen alternativas que eviten la afección a la Red Natura 2000, indicando que en ese caso la alternativa Este seleccionada solo podría autorizarse por razones imperiosas de interés público de primer orden, con el establecimiento de medidas compensatorias.

Con fecha 21 de mayo de 2014 se recibe respuesta del promotor, así como el documento Adenda al expediente de información pública y audiencia a las administraciones.

El 28 de julio de 2014 la Subdirección General de Evaluación Ambiental solicita al promotor información complementaria relativa a la afección a la ZEPA Monte El Valle y Sierras de Altaona y Escalona (ES0000269), por considerar que la documentación recibida el 21 de mayo de 2014, Adenda al expediente de información pública y audiencia a Administraciones, no daba contestación a los aspectos solicitados el 26 de febrero de 2013. Así, se solicita el envío de una adecuada evaluación de las repercusiones del proyecto sobre la Red Natura 2000, siguiendo las indicaciones de las Directrices para la elaboración de la documentación ambiental necesaria para la evaluación de impacto ambiental de Proyectos con potencial afección a la Red Natura 2000.

Con fecha 30 de octubre de 2014, se recibe el Documento Red Natura 2000 al objeto de dar respuesta a lo solicitado.

El 12 de mayo de 2015 se recibe informe del Servicio de Integración Ambiental de la Dirección General de Medio Ambiente de la Región de Murcia, en el que se solicita la firma de un Convenio para la gestión de las medidas compensatorias derivadas del proyecto, realizando una propuesta de las acciones que debería incluir dicho Convenio.

Con fecha 2 de junio de 2015, se solicita informe a la Dirección General de Medio Ambiente de la Región de Murcia y a la Subdirección General de Medio Natural del MAGRAMA sobre si consideran adecuada la evaluación realizada en el Documento Red Natura 2000, así como las medidas correctoras y plan de vigilancia propuestos, y si están conformes con las conclusiones sobre las repercusiones en el lugar Red Natura 2000. Finalmente se solicita que informe si el proyecto causará perjuicio a la integridad de la ZEPA Monte El Valle y Sierras de Altaona y Escalona (ES0000269).

El 4 de febrero de 2016 se recibe informe de la Oficina de Impulso Socioeconómico del Medio Ambiente de la Región de Murcia, que informa en ejercicio de las competencias y funciones atribuidas según el Decreto n.º 225/2015, de 9 de septiembre, entre ellas las competencias y funciones en materia de planificación y gestión de espacios naturales protegidos, de la Red Natura 2000, de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres. En dicho informe considera que la alternativa Este analizada no produce una afección significativa que pueda afectar al estado de conservación y mantenimiento sostenible de las características constitutivas de la ZEPA Monte El Valle y Sierras de Altaona y Escalona relativas a la existencia de especies de aves cuya conservación ha justificado su inclusión en la Red Natura 2000, o a la de los tipos de hábitats de interés comunitario presentes, y que la ejecución de las actuaciones proyectadas o su funcionamiento no causa perjuicio a la integridad del lugar en el sentido establecido en el artículo 45.4 de la ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Además, informa que las medidas protectoras, correctoras y de vigilancia ambiental se consideran adecuadas para garantizar que los impactos puedan ser considerados como compatibles.

Considerando que aun hay aspectos del estudio de impacto ambiental que precisan ser ampliados, el 12 de mayo de 2016 el órgano ambiental solicita al promotor información complementaria que incluye la necesidad de realizar un estudio específico de afección al patrimonio cultural, estudios de ruido y vibraciones, análisis del efecto barrera acumulado con otras infraestructuras existentes, selección de vertederos y la electrificación.

Con fechas 5 de agosto y 11 de noviembre de 2016 se recibe en la Subdirección General de Evaluación Ambiental del anterior Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, la información complementaria sobre los aspectos antes señalados.

#### 4. Integración de la evaluación

##### 4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.

Para la selección de las alternativas el estudio informativo ha estudiado cada una de ellas atendiendo a los siguientes criterios: medio ambiente, vertebración territorial, funcionalidad e inversión. Se han llevado a cabo análisis de robustez, de robustez truncado y de preferencias.

#### 4.1.1 Análisis para la selección de alternativas en el tramo 1.

Según el estudio informativo, los tres métodos de análisis revelan la superioridad de la alternativa Este frente a las otras dos (alternativa Centro y alternativa Oeste), dada su condición óptima en cuanto a inversión y vertebración territorial, y su adecuada valoración en lo relativo a medio ambiente y funcionalidad. En cuanto al criterio medio ambiente, la alternativa mejor valorada por el estudio informativo es la alternativa Centro, seguida por la alternativa Este, siendo la alternativa Oeste la peor valorada.

La comparación de alternativas realizada en el estudio de impacto ambiental (EsIA) concluye que la alternativa que presenta mayor afección sobre los espacios de interés natural protegidos es la alternativa Este, por atravesar la ZEPA Monte El Valle y Sierras de Altaona y Escalona (ES0000269) en una longitud estimada de 5.100 m, repartida en dos tramos situados antes y después del túnel de la alternativa (pk 12+123-14+312). En estos tramos, tal como indica el EsIA, no se atraviesan hábitats naturales de interés comunitario y el corredor se ha ajustado a la banda prevista como corredor de infraestructuras en el planeamiento de Murcia. En el resto de las alternativas, no se produce afección directa sobre los espacios de interés natural protegidos, al ser éstos atravesados en tramos en túnel en su totalidad (alternativa Centro) o encontrarse próximos pero no ser atravesados (alternativa Oeste).

En cuanto a los hábitats de interés comunitario en el EsIA, la alternativa que presenta mayor afección es la alternativa Oeste, al ser la única que atraviesa un hábitat en viaducto en el río Sangonera. El resto de las alternativas, no se produce afección directa sobre los hábitats, al ser éstos atravesados en tramos en túnel o encontrarse próximos pero no ser atravesados. Se ha considerado un mayor riesgo de afección en el caso de la alternativa Centro, al encontrarse los hábitats próximos a la zona de embocaduras de los túneles 1 y 2.

Con respecto a los otros factores ambientales analizados en el EsIA, la alternativa Este es la que ocasiona una menor afección sobre las aguas superficiales, sobre la población por ruido y por volúmenes totales de tierras a vertedero y de préstamo, mientras que presenta una mayor afección que las otras alternativas sobre la vegetación y los biotopos faunísticos, así como sobre las vías pecuarias. La alternativa Centro es la mejor valorada por su menor afección con respecto a los espacios de interés natural protegidos, el suelo, la vegetación, el paisaje, las vías pecuarias, y la productividad agraria, y tiene la peor valoración respecto a los volúmenes de tierras a vertedero y a las aguas subterráneas, como consecuencia de su tramo en túnel. Finalmente, la alternativa Oeste presenta ventaja ambiental sobre las otras en lo que respecta a su menor afección sobre las aguas subterráneas y la fauna, y desventaja por su mayor afección sobre los suelos, las aguas superficiales, la productividad agraria y por ruido, de acuerdo con los parámetros de evaluación de impacto considerados.

#### 4.1.2 Análisis para la selección de alternativas en el tramo 2.

Según el estudio informativo, la alternativa 2 se revela como la más adecuada.

Según el estudio de impacto ambiental no se establecen diferencias entre las alternativas del tramo 2 por su afección a los suelos, a la vegetación, a la fauna, al patrimonio cultural, a las vías pecuarias ni a la productividad agraria, al discurrir ambas por el corredor ferroviario actual con el mismo trazado en planta. La consideración de los impactos positivos sobre el paisaje, el modelado, y el ruido, decantan la selección de la alternativa 2, al favorecer la integración del ferrocarril en el entorno urbano por el que discurre, con respecto a la alternativa 1. La alternativa 1, al suponer una menor intensidad de actuación, presenta un menor impacto por volúmenes de tierras a vertedero y menor afección sobre las aguas subterráneas y superficiales.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas y correctoras.

A continuación se analizan los impactos más significativos detectados durante el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, así como las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor en el estudio de impacto ambiental y la documentación complementaria elaborada con posterioridad.

#### 4.2.1 Afección a la hidrología.

Durante la construcción de la línea, pueden producirse modificaciones en los flujos de agua subterráneos y descensos locales de nivel derivados principalmente de la ejecución de desmontes, trincheras profundas y túneles en áreas permeables susceptibles de constituir acuíferos. La alternativa Este del tramo 1 presenta 2.200 m de impacto valorado como severo por el estudio de impacto ambiental, por discurrir en túnel o en depresión mediante pantallas; 2.020 m de impacto moderado, por presentar tramos con taludes de desmonte de altura superior o igual a 5 m; y 48.740 m de impacto compatible. La alternativa 2 del tramo presenta 1.546 m de impacto severo, por discurrir soterrada; 630 m de impacto moderado; y 6.324 m de impacto compatible. Asimismo, deben considerarse los impactos debidos a la pérdida de permeabilidad del terreno debida a las acciones de compactación durante la fase de construcción y el riesgo de contaminación o modificación de los flujos de las aguas subterráneas. Durante la fase de explotación hay riesgo de afección a la calidad de las aguas subterráneas por accidente o disminución del volumen de agua utilizable derivado de la modificación de los flujos de agua subterránea originados en la fase de construcción, y que afectaría a los terrenos cultivados más próximos a la traza.

En cuanto a la alternativa Este, el estudio informativo indica que hidrogeológicamente los materiales sobre los que se ha proyectado el túnel son permeables por karstificación y porosidad intergranular, no habiéndose constatado la presencia de agua.

Como medida de drenaje para restituir la circulación de las aguas subterráneas, en la alternativa 2 del tramo 2, se han proyectado instalaciones de bombeo en los puntos bajos situados en el P.K. 2+280.

Tal como indica la Confederación Hidrográfica del Segura, debe considerarse que el trazado en el tramo 1 interrumpe la zona inundable de la cañada de Tabala y las ramblas de Albuñón y de la Maraña, así como otros cauces innominados, mientras que el tramo 2 cruza la rambla de Salinas y se deben tener en cuenta las zonas inundables asociadas al río Guadalentín.

El estudio de impacto ambiental ha previsto que en las zonas de cruce de cauces se adopten medidas preventivas para evitar el arrastre de sedimentos hacia los cursos de agua, adecuadas a la tipología de los cauces y de los terrenos atravesados (balsas de decantación, barreras de sedimentos), y medidas para evitar la acumulación o vertido de tierras o materiales en el cauce y la interrupción del mismo (limitación de actuaciones de obra). En el caso en que sea preciso desviar temporalmente algún curso superficial de agua, se deberá mantener su caudal ecológico de manera que se garantice la conservación del ecosistema fluvial durante la realización de las obras.

Asimismo, se indica que en la ejecución de los viaductos se extremarán las medidas para evitar la ocupación de las líneas de drenaje y conseguir la menor afección posible a los suelos que quedarán debajo de la estructura, en especial los que presenten riesgo de desencadenamiento de procesos geomorfológicos o algún tipo de vegetación sensible a la alteración.

En la respuesta del promotor a la alegación de la Confederación Hidrográfica del Segura se indica, que todos los cauces que sean atravesados por la infraestructura se salvarán mediante pasos que tendrán las características y dimensiones adecuadas para garantizar su continuidad e impedir el efecto presa. No obstante, en fases posteriores de desarrollo del proyecto se informará de las medidas adoptadas a la Confederación Hidrográfica, solicitando sugerencias al respecto.



Con el fin de evitar vertidos accidentales sobre el suelo y las aguas, el estudio de impacto ambiental ha previsto las siguientes medidas: respetar los plazos de revisión de la maquinaria; realizar el repostaje y cambios de aceite en plataformas impermeabilizadas; el lavado de maquinaria se realizará en lugares destinados al efecto; limitación de la ubicación de instalaciones potencialmente contaminantes de las aguas y de los suelos (parques de maquinaria, plantas de tratamiento, instalaciones auxiliares) y de la realización de operaciones potencialmente contaminantes (lavado y mantenimiento de maquinaria, vertidos); realizar un control estricto sobre los posibles vertidos accidentales de contaminantes (aceites, combustibles, lechadas, etc.) que se produzcan; previamente al asentamiento de las instalaciones auxiliares se realizará un tratamiento de impermeabilización del terreno, así como tomar las medidas oportunas para recoger el agua de escorrentía, y a la finalización de la obra se restituirán las condiciones naturales del terreno; se evitará el vertido de las aguas residuales, que serán convenientemente depuradas; se evitará cualquier tipo de vertido directo al acuífero a través de excavaciones abiertas, pozos, sondeos o taladros realizados durante la obra o previamente existentes; se realizará un control de los niveles piezométricos y de los parámetros fisicoquímicos de las aguas subterráneas en la zona, durante la construcción de la obra y en un periodo de 1 a 3 años durante la explotación. Asimismo, el estudio de impacto ambiental recomienda la construcción de sistemas de retención y depuración que recojan, durante la explotación de la línea, las aguas procedentes del drenaje longitudinal de la infraestructura, así como cualquier vertido accidental que pueda producirse.

#### 4.2.2 Afección a la Red Natura 2000.

La alternativa Este propuesta en el estudio informativo discurre entre sus PPKK 8+113 y 15+361 por la ZEPA «Monte El Valle y Sierras de Altaona y Escalona» en un tramo de 7.248 m. Entre el inicio del tramo y el PK 8+960, aproximadamente, el trazado atraviesa una zona muy transformada por el cultivo en regadío de cítricos. A continuación, el trazado atraviesa una zona de morfología ondulada, con menor grado de transformación, cubierta por cultivos de secano (almendro). Tras cruzar la autovía RM-1 y la carretera, entra en una zona de relieve más accidentado, en el ámbito de la Sierra de Altaona, cubierta de pinar y matorral y con algunas superficies cultivadas, que se atraviesa en túnel (PPKK 12+123 a 14+312). Una vez superada la Sierra de Altaona, el trazado sale a superficie y entra en una zona de cultivo intensivo de olivos, en las que se intercalan manchas de matorral y pinar residuales. Asimismo, debe considerarse que el estudio informativo contempla la electrificación de la línea Chinchilla-Cartagena (5.900 m atravesando la ZEPA y 3.540 m en el perímetro de la ZEPA) y la supresión de pasos a nivel dentro del ámbito de la ZEPA.

La especie que constituye el objetivo principal de conservación de la ZEPA es el búho real («Bubo bubo»). El «Documento Red Natura 2000» no considera probable la afección a sus zonas de nidificación, sin embargo considera posible que utilice todo o parte del ámbito en donde se localiza el proyecto como zona de campeo. También resulta probable la presencia de otras cinco especies (culebrera europea, águila real, halcón peregrino, carraca europea y chova piquirroja) incluidas en el Catálogo Regional.

El Documento Red Natura 2000 centra el análisis de impactos sobre el búho real y las cuatro especies de rapaces anteriormente citadas, por considerar el resto de las especies abundantes en la Región de Murcia. Asimismo, se han analizado los impactos sobre los hábitats de interés comunitario y corredores entre lugares de la Red Natura 2000. La eliminación del hábitat durante la fase de construcción en la zona de ocupación, es considerada como un impacto negativo, indirecto sobre la fauna, permanente, irreversible, no recuperable, de reducida extensión, y se ha valorado en conjunto como compatible. Además, se valora como moderado el impacto debido al riesgo de incendio. El impacto ocasionado sobre el comportamiento de las especies en la fase de obra se caracteriza como negativo, indirecto, temporal, simple, reversible y recuperable, y se ha valorado como moderado, teniendo en cuenta que la afección en los periodos reproductores por las obras en la zona de embocadura puede controlarse mediante una adecuada programación de las obras.

La presencia de la infraestructura y la circulación ferroviaria durante la fase de funcionamiento, puede suponer un incremento del riesgo de afección a las especies de rapaces que tiene lugar actualmente por la circulación de vehículos en la autovía RM-1 y la línea de ferrocarril actual. Sin embargo, teniendo en cuenta la situación actual de las zonas atravesadas, y la posibilidad de adoptar medidas preventivas para evitar o reducir el riesgo de colisión o de electrocución por la presencia de los elementos aéreos de la infraestructura, en particular de la línea aérea de contacto, para prevenir el riesgo de atropello o colisión de las aves con los trenes, y para reducir el ruido del tráfico ferroviario, el impacto se ha valorado en conjunto como moderado, ya que requiere la adopción de medidas de prevención. Sin embargo el «Documento Red Natura 2000» considera que estos impactos, una vez adoptadas dichas medidas, no producirán una repercusión sobre el lugar.

El Documento Red Natura 2000 propone las siguientes medidas preventivas y correctoras: minimización de la superficie alterada por las obras; protección de las poblaciones de avifauna iniciando fuera del período reproductor de las rapaces (en especial el búho real) las actividades de obra asociadas a la ejecución de las embocaduras del túnel. En fase de proyecto de construcción se concretará la necesidad de aplicación de restricciones temporales en las obras en el entorno de las embocaduras, además los trabajos más ruidosos se deberán efectuar fuera de las horas de mayor actividad biológica, que son las primeras horas de la mañana y últimas de la tarde; medidas para evitar el choque de la avifauna con los trenes; y medidas para evitar la electrocución de la avifauna como son el aislamiento adecuado de la catenaria, la utilización de dispositivos realizados en material no conductor de electricidad en los pasos superiores, cuyo objetivo es proteger la catenaria de manipulaciones y sobre los que hay posibilidad de que se pose la avifauna, la instalación de salvapájaros en feeders, cable de retorno y cable de guarda.

Se proponen las siguientes medidas para evitar el choque con los trenes en el tramo 1 de la alternativa Este, que serán concretadas en el proyecto de construcción:

PK	Longitud (m)	Actuación	Medidas propuestas
8+113-8+330	217	Terraplén. . . . .	Barreras de postes exentos, pantallas de vegetación, pantallas opacas.
8+330-8+538	208	Viaducto. . . . .	Barreras de postes exentos.
8+538-8+676	138	Terraplén. . . . .	Barreras de postes exentos, pantallas de vegetación, pantallas opacas.
8+676-8+827	151	Viaducto. . . . .	Barreras de postes exentos.
8+827-9+220	393	Terraplén. . . . .	Barreras de postes exentos, pantallas de vegetación, pantallas opacas.
9+220-9+290	70	Desmonte. . . . .	Caballones de tierra, pantallas opacas.
9+290-9+760	470	Terraplén. . . . .	Barreras de postes exentos, pantallas de vegetación, pantallas opacas.
9+760-9+980	220	Desmonte. . . . .	Caballones de tierra, pantallas opacas.
9+980-10+240	260	Terraplén. . . . .	Barreras de postes exentos, pantallas de vegetación, pantallas opacas.
10+240-10+910	670	Desmonte. . . . .	Caballones de tierra, pantallas opacas.
10+910-11+420	510	Terraplén. . . . .	Barreras de postes exentos, pantallas de vegetación, pantallas opacas.
11+420-11+480	60	Desmonte. . . . .	Caballones de tierra, pantallas opacas.
11+480-11+605	125	Terraplén. . . . .	Barreras de postes exentos, pantallas de vegetación, pantallas opacas.
11+605-12+034	429	Viaducto. . . . .	Barreras de postes exentos.
12+034-12+080	46	Terraplén. . . . .	Barreras de postes exentos, pantallas de vegetación, pantallas opacas.
12+080-12+123	43	Desmonte. . . . .	Caballones de tierra, pantallas opacas.
12+123-14+312	2.189	Túnel. . . . .	—
14+312-14+670	358	Desmonte. . . . .	Caballones de tierra, pantallas opacas.
14+670-15+040	370	Terraplén. . . . .	Barreras de postes exentos, pantallas de vegetación, pantallas opacas.
15+040-15+090	50	Tramo a nivel/desmote. .	Caballones de tierra, pantallas opacas.
15+090-15+361	271	Terraplén. . . . .	Barreras de postes exentos, pantallas de vegetación, pantallas opacas.

Por otra parte, para evitar el choque de la avifauna en los tramos en los que la línea convencional Chinchilla-Cartagena va a ser electrificada al atravesar la ZEPA, así como el

tramo en que recorre su perímetro, la información complementaria propone las siguientes medidas correctoras:

PK	Longitud (m)	Actuación	Medidas propuestas
479+360-479+840	480	Terraplén. . . . .	Barreras de postes exentos, pantallas de vegetación, pantallas opacas.
479+840-480+100	260	Desmante. . . . .	Caballones de tierra, pantallas opacas.
480+ 100-480+870	770	Terraplén. . . . .	Barreras de postes exentos, pantallas de vegetación, pantallas opacas.
480+870-481+920	1.050	Desmante. . . . .	Caballones de tierra, pantallas opacas.
481+920-482+170	250	Terraplén. . . . .	Barreras de postes exentos, pantallas de vegetación, pantallas opacas.
482+170-482+360	190	Desmante. . . . .	Caballones de tierra, pantallas opacas.
482+360-482+620	260	Terraplén. . . . .	Barreras de postes exentos, pantallas de vegetación, pantallas opacas.
482+620-482+700	80	Desmante. . . . .	Caballones de tierra, pantallas opacas.
482+700-482+900	200	Terraplén. . . . .	Barreras de postes exentos, pantallas de vegetación, pantallas opacas.
482+900-483+020	120	Desmante. . . . .	Caballones de tierra, pantallas opacas.
483+020-483+400	380	Terraplén. . . . .	Barreras de postes exentos, pantallas de vegetación, pantallas opacas.
483+400-483+600	200	Desmante. . . . .	Caballones de tierra, pantallas opacas.
483+600-483+840	240	Terraplén. . . . .	Barreras de postes exentos, pantallas de vegetación, pantallas opacas.
483+840-484+040	200	Desmante. . . . .	Caballones de tierra, pantallas opacas.
484+040-484+390	350	Terraplén. . . . .	Barreras de postes exentos, pantallas de vegetación, pantallas opacas.
484+390-484+600	210	Desmante. . . . .	Caballones de tierra, pantallas opacas.
484+600-484+780	180	Terraplén. . . . .	Barreras de postes exentos, pantallas de vegetación, pantallas opacas.
484+780-484+860	80	Desmante. . . . .	Caballones de tierra, pantallas opacas.
484+860-485+820	960	Terraplén. . . . .	Barreras de postes exentos, pantallas de vegetación, pantallas opacas.
485+820-485+910	90	Desmante. . . . .	Caballones de tierra, pantallas opacas.
485+910-486+000	90	Terraplén. . . . .	Barreras de postes exentos, pantallas de vegetación, pantallas opacas.
486+000-486+770	770	Desmante. . . . .	Caballones de tierra, pantallas opacas.
486+770-487+120	350	Desmante. . . . .	Caballones de tierra, pantallas opacas.
487+120-488+220	1.100	Terraplén. . . . .	Barreras de postes exentos, pantallas de vegetación, pantallas opacas.
488+220-488+540	320	Desmante. . . . .	Caballones de tierra, pantallas opacas.
485+540-488+800	260	Terraplén. . . . .	Barreras de postes exentos, pantallas de vegetación, pantallas opacas.

Finalmente el Documento Red Natura 2000 concluye que la alternativa Este no produce una repercusión significativa que pueda afectar al estado de conservación y al mantenimiento de las características constitutivas de la ZEPA «Monte El Valle y Sierras de Altaona y Escalona» relativas a la existencia de las especies de aves cuya conservación ha justificado su inclusión en la Red Natura 2000, o a la de los tipos de hábitats de interés comunitario presentes, y que la ejecución de las actuaciones proyectadas o su funcionamiento no causa perjuicio a la integridad del lugar en el sentido establecido en el artículo 45.4 de la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Como ya se ha indicado en el apartado 3.3 de la presente declaración, en el mismo sentido se pronunció la Oficina de Impulso Socioeconómico del Medio Ambiente de la Región de Murcia, que asume las competencias en planificación y gestión de la Red Natura 2000.

#### 4.2.3 Afección a la vegetación y los hábitats de interés comunitario.

Durante la fase de construcción, la principal afección producida sobre la vegetación es la eliminación de la misma mediante el desbroce necesario para la instalación de la infraestructura, asimismo debe considerarse el riesgo de degradación de las comunidades vegetales próximas debido a daños en troncos y ramas, el deterioro del sistema radical, los vertidos accidentales, la deposición de polvo, etc. Durante la fase de explotación se produce un incremento del riesgo de incendios debido al tráfico de maquinaria y la presencia de personal.

La documentación recibida indica que la alternativa Este del tramo 1 discurre durante 2.980 m sobre unidades de vegetación calificadas como de sensibilidad alta: pinar,

formaciones halófilas, cauces y ramblas y matorral mediterráneo, valorando el estudio de impacto ambiental este impacto como severo. Mientras que la alternativa 2, del tramo 2, no afecta a ninguna de estas unidades.

El Documento Red Natura 2000 indica que la alternativa Este cruza en túnel, entre los puntos kilométricos 12+500-13+560, la macha de hábitats naturales de interés comunitario (5333 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos, 5334 Matorrales y tomillares termófilos, 5335 Retamares y matorrales de genisteas y 6220\* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del «Thero-Brachypodietea»), incluida en el Inventario Nacional de Hábitats con código 27370038, evitando así su afección. Por otra parte, en el tramo 2 no hay afección a hábitats de interés comunitario.

Tal como indica el estudio de impacto ambiental, en las inmediaciones del trazado de la alternativa Este, podrían estar presentes en determinados puntos las siguientes especies de flora protegidas mediante el Decreto 50/2003, de 30 de mayo por el que se crea el Catálogo Regional de Flora Silvestre Protegida de la Región de Murcia: *Biarum dispar*, «*Diplotaxis tenuisiliqua*», «*Ziziphus lotus*» y «*Achilea santolinoides*». En el tramo 2 no hay presencia de especies de flora amenazada.

El estudio de impacto ambiental propone para la minimización de la superficie a alterar, el replanteo de la banda de ocupación del trazado y cerramiento de obra en su límite en los tramos donde el impacto sobre la vegetación y los hábitats se ha calificado como severo, así como la señalización del límite de la zona de obra en los tramos en que se hayan detectado impactos moderados. Por otro lado, se ha previsto la retirada y almacenamiento de la capa superficial de suelo para su utilización en la restauración. Finalmente, el estudio de impacto ambiental recoge los criterios generales de actuación en cuanto a medidas de revegetación e integración paisajística, basados en las características de las superficies creadas por la infraestructura y en la tipología de los terrenos atravesados, para describir después brevemente los tratamientos propuestos y la localización de las unidades de actuación.

#### 4.2.4 Afección a la fauna.

Durante la fase de construcción se produce afección de la fauna como consecuencia de la alteración y destrucción de su hábitat, así como la fragmentación de las comunidades. Otro efecto que puede producirse sobre la fauna son algunos cambios en las pautas de comportamiento por perturbaciones debidas al tránsito de maquinaria pesada o a la contaminación atmosférica, ya sea por ruido o por emisión de polvo.

Durante la fase de construcción la afección más significativa es el efecto barrera y la fragmentación de las comunidades, debido al aislamiento producido por las infraestructuras sobre las poblaciones de anfibios, reptiles y mamíferos. Asimismo, en esta fase también pueden producirse alteraciones en el comportamiento de las especies debido al paso de los trenes, que ocasiona un aumento de los niveles de ruido.

El estudio de impacto ambiental ha considerado como zonas de sensibilidad alta los biotopos faunísticos de pinares y formaciones halófilas, así como los espacios naturales protegidos, valorando que el trazado que cruza estas zonas produce un impacto severo. Las zonas de matorral mediterráneo se consideran como de sensibilidad media y el impacto producido por el cruce de las mismas se valora como moderado. Según lo indicado, la alternativa Este del tramo 1 presenta 2.180 m de impacto severo y 800 m de impacto moderado, mientras que el tramo 2 que afecta sólo a zonas de sensibilidad baja como cultivos y medio urbano, se considera que presenta un impacto compatible.

Como medida protectora para la fauna, el estudio de impacto ambiental prevé el replanteo de la banda de ocupación del trazado y el cerramiento temporal de la obra en su límite, entre otros en aquellos tramos donde el impacto sobre la fauna se ha calificado como severo. Como medida correctora del efecto barrera, se ha previsto el acondicionamiento de pasos específicos para la fauna teniendo en cuenta las especies faunísticas sobre las que se pretende actuar, las características del territorio afectado y las del propio trazado. Se contempla la adecuación para paso de fauna de todas las obras de

drenaje proyectadas, siguiendo las directrices establecidas en el documento Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales, editado por el Ministerio de Medio Ambiente.

Adicionalmente, la información complementaria incluye un análisis del efecto barrera acumulado respecto a las infraestructuras ya existentes, concluyendo que la alternativa Este del tramo 1 presenta una permeabilidad para la fauna mayor de la que tienen las infraestructuras existentes, permitiendo las obras de paso previstas (obras de drenaje, pasos inferiores, etc.) la continuidad con las existentes en la RM-1 y el ferrocarril Chinchilla-Cartagena. Asimismo, se indica que algunas de las obras de paso de la línea Chinchilla-Cartagena pueden no alcanzar las dimensiones mínimas adecuadas para el paso de fauna, en concreto cuando la topografía es plana con disposición al nivel del ferrocarril, y por lo general sin cauces definidos. La información complementaria indica, que la adaptación de dichas obras para el paso de fauna requiere de un estudio en detalle, que será abordado a nivel del proyecto de construcción.

#### 4.2.5 Afección por ruido.

Como consecuencia de las operaciones de construcción de las infraestructuras (movimientos de tierra, trasiego de maquinaria, etc.) se produce un aumento de los niveles sonoros en las zonas circundantes. Estas alteraciones serán especialmente significativas en las zonas próximas a núcleos de población, así como en las zonas de fauna más sensible al ruido.

Para la prevención de molestias por ruido y control de los niveles de ruido durante la fase de ejecución, el estudio de impacto ambiental propone la aplicación de las siguientes medidas: mantenimiento regular de la maquinaria prestando especial atención en las zonas en que la traza discurre próxima a núcleos urbanos y áreas de interés natural (hábitats de interés comunitario y espacios protegidos); en las áreas de interés natural se planificarán las explosiones y voladuras evitando su ejecución en caso de ser necesarias a distancias inferiores a 3 km de dichas áreas, durante el periodo comprendido entre el 1 de febrero y el 3 de junio.

Según el estudio de ruido incluido en la documentación complementaria, el paso de trenes por las infraestructuras proyectadas producirá superaciones de los niveles 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, que afectarán al siguiente número de edificaciones:

#### Actuación

##### Tramo 1 alternativa Este

Uso residencial				Uso docente				Uso sanitario				Uso terciario				Uso industrial			
$L_d$	$L_e$	$L_n$	$L_{amax}$	$L_d$	$L_e$	$L_n$	$L_{amax}$	$L_d$	$L_e$	$L_n$	$L_{amax}$	$L_d$	$L_e$	$L_n$	$L_{amax}$	$L_d$	$L_e$	$L_n$	$L_{amax}$
27	27	59	29	4	4	-	9	1	1	1	1	-	-	1	1	2	2	-	11

##### Tramo 2 alternativa 2

Uso residencial				Uso docente				Uso sanitario				Uso terciario				Uso industrial			
$L_d$	$L_e$	$L_n$	$L_{amax}$	$L_d$	$L_e$	$L_n$	$L_{amax}$	$L_d$	$L_e$	$L_n$	$L_{amax}$	$L_d$	$L_e$	$L_n$	$L_{amax}$	$L_d$	$L_e$	$L_n$	$L_{amax}$
23	23	64	21	2	2	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	4



## Ramal Alicante-Cartagena

Uso residencial				Uso docente				Uso sanitario				Uso terciario				Uso industrial			
L <sub>d</sub>	L <sub>e</sub>	L <sub>n</sub>	L <sub>amax</sub>	L <sub>d</sub>	L <sub>e</sub>	L <sub>n</sub>	L <sub>amax</sub>	L <sub>d</sub>	L <sub>e</sub>	L <sub>n</sub>	L <sub>amax</sub>	L <sub>d</sub>	L <sub>e</sub>	L <sub>n</sub>	L <sub>amax</sub>	L <sub>d</sub>	L <sub>e</sub>	L <sub>n</sub>	L <sub>amax</sub>
1	1	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## Acceso a Cartagena

Uso residencial				Uso docente				Uso sanitario				Uso terciario				Uso industrial			
L <sub>d</sub>	L <sub>e</sub>	L <sub>n</sub>	L <sub>amax</sub>	L <sub>d</sub>	L <sub>e</sub>	L <sub>n</sub>	L <sub>amax</sub>	L <sub>d</sub>	L <sub>e</sub>	L <sub>n</sub>	L <sub>amax</sub>	L <sub>d</sub>	L <sub>e</sub>	L <sub>n</sub>	L <sub>amax</sub>	L <sub>d</sub>	L <sub>e</sub>	L <sub>n</sub>	L <sub>amax</sub>
-	-	-		-	-	-		-	-	-		-	-	-		-	-	-	

## Ramal Cartagena-Escombreras

Uso residencial				Uso docente				Uso sanitario				Uso terciario				Uso industrial			
L <sub>d</sub>	L <sub>e</sub>	L <sub>n</sub>	L <sub>amax</sub>	L <sub>d</sub>	L <sub>e</sub>	L <sub>n</sub>	L <sub>amax</sub>	L <sub>d</sub>	L <sub>e</sub>	L <sub>n</sub>	L <sub>amax</sub>	L <sub>d</sub>	L <sub>e</sub>	L <sub>n</sub>	L <sub>amax</sub>	L <sub>d</sub>	L <sub>e</sub>	L <sub>n</sub>	L <sub>amax</sub>
-	-	6		-	-	-		-	-	-		-	-	-		-	-	-	

Como resultado del análisis de ruido realizado, el promotor propone la instalación de pantallas fonoabsorbentes en ubicaciones que quedan recogidas en la información complementaria enviada. La longitud total de pantallas que se propone instalar se recoge en la siguiente tabla, aunque tal como indica la documentación recibida, debe tenerse en cuenta que los proyectos constructivos posteriores deberán incluir estudios acústicos de detalle, de los que se extraerá el dimensionamiento en detalle de las medidas correctoras y preventivas optimizadas, que garanticen los objetivos de calidad de las distintas zonas acústicas:

Actuación	Pantallas acústicas - Longitud (m)
Tramo 1 alternativa este . . . . .	5.641
Tramo 2 alternativa 2 . . . . .	3.183
Ramal Alicante-Cartagena . . . . .	226
Acceso a Cartagena . . . . .	-
Ramal Cartagena-Escombreras . . . . .	347

## 4.2.6 Afección por vibraciones.

Durante la fase de ejecución de las obras se producirán impactos por vibraciones susceptibles de causar molestias en edificios colindantes, siendo la zona más sensible a este impacto la zona de construcción del túnel en Alcantarilla, desde el P.K. 2+100 al P.K. 3+000. Por ello en la información complementaria se propone la adopción de una serie de medidas preventivas: realizar inspecciones de integridad estructural en estructuras críticas; establecer un programa de monitorización de vibraciones; información al público sobre efectos, medidas y canales de comunicación; notificar a los vecinos cuando vayan a desarrollarse trabajos que generen vibraciones; limitar la velocidad de excavación del túnel; cumplimiento de requisitos en cuanto a distancia de estructuras y áreas residenciales; desarrollar un programa de elección y uso de cortadores adaptados a los tipos de terreno atravesados; y verificar/monitorizar de forma continua que los valores de inmisión de vibraciones en las viviendas más próximas no exceden los niveles límite autorizados.

De las previsiones realizadas y el análisis de los resultados del estudio de vibraciones incluido en la información complementaria, se desprende que es previsible que durante la explotación de las infraestructuras exista superación de los valores límite de inmisión de vibraciones 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, en el siguiente número de edificios de uso residencial, sanitario y educativo-cultural:

Actuación	Uso residencial	Uso educativo cultural	Uso sanitario
Tramo 1 alternativa Este .....	10	–	–
Tramo 2 alternativa 2 .....	37	1	–
Línea convencional Murcia-Cartagena .....	29	3	1
Ramal Alicante-Cartagena .....	4	–	–
Acceso a Cartagena .....	–	2	–
Ramal Cartagena-Escombreras .....	13	–	–

Como medida correctora para las vibraciones producidas por los trenes de cercanías, larga distancia y media distancia se propone instalar una vía en placa con un sistema antivibratorio compuesto por una losa flotante de hormigón de espesor 300 mm, sustentado sobre apoyos discretos elastoméricos apropiados (400×400×60 mm cada 2,25 m en longitudinal y 1.435 mm en transversal). Mientras que la corrección de las vibraciones producidas por trenes de mercancías se propone que la placa del sistema antivibratorio tenga un espesor de 400 mm sobre apoyos discretos elastoméricos apropiados (400×400×60 mm cada 2,25 m en longitudinal y 1.668 mm en transversal). Debe tenerse en cuenta que los proyectos constructivos deberán definir las medidas concretas y adaptadas a las necesidades de cada casuística. Los tramos en los que el promotor considera necesario acometer medidas correctoras han quedado recogidos en la información complementaria y totalizan el siguiente número de apoyos:

Actuación	Longitud total de tramos (m)	N.º de apoyos
Tramo 1 alternativa Este .....	1.050	937
Tramo 2 alternativa 2 .....	3.150	2.760
Línea convencional Murcia-Cartagena .....	3.200	2.850
Ramal Alicante-Cartagena .....	300	267
Acceso a Cartagena .....	200	178
Ramal Cartagena-Escombreras .....	750	668

#### 4.2.7 Afecciones debidas a los movimientos de tierras.

Los movimientos de tierra necesarios para la implantación de la infraestructura producirán una alteración sobre el modelado de los terrenos atravesados. La magnitud del impacto estará en función directa al movimiento de tierras a realizar, ya sean de excavación o de relleno, cuyo balance condicionará a su vez la necesidad de préstamos y vertederos. Además, durante la fase de construcción tienen lugar una serie de actuaciones que podrían provocar un aumento de los procesos de erosión e inestabilidad como consecuencia de la eliminación de la cubierta vegetal protectora de los suelos y de la disgregación de las partículas que los constituyen, junto con la modificación de las condiciones de pendiente y estabilidad de los terrenos. Los principales cambios producidos en el modelado de la zona se harán permanentes durante la fase de explotación.

El estudio de impacto ambiental ha valorado que se produce un impacto severo sobre el modelado del terreno en una longitud de 3.460 m de la alternativa Este del tramo 1, por presentar tramos de trazado con taludes de altura máxima superior a 10 m y tramos con embocaduras de túneles; impacto moderado en 17.360 m, por presentar tramos con

taludes de altura máxima superior a 2 m e inferior o igual a 10 m y estribos de viaductos; e impacto compatible en 29.500 m por taludes iguales o menores a 2 m de altura máxima o secciones en U. Mientras que en la alternativa 2 del tramo 2 el impacto es compatible, valorando que los 917 m del corredor ferroviario actual que pasan a discurrir soterrados suponen un impacto positivo.

Asimismo, el estudio de impacto ambiental ha considerado los datos de volúmenes de movimiento de tierras y los resultados de la estimación de los volúmenes a vertedero (tierras no utilizables y utilizables excedentes) y las necesidades de préstamo, que se resumen en la tabla incluida a continuación:

Volúmenes (m <sup>3</sup> )	Alternativa Este	Alternativa 2
Tierra vegetal.....	375.064,70	56.722,10
Excavación en desmote .....	1.706.055,60	272.401,00
Excavación en túnel.....	270.113,90	0
Terraplén .....	1.946.741,76	110.084,60
Saneamiento terraplén (a verted.).....	305.043,60	56.877,20
Capa de Forma .....	367.142,30	69.881,10
Subbalasto .....	204.297,90	33.008,50
Balasto .....	223.646,90	62.250,30
Total excavación .....	1.976.169,50	272.401,00
Excavación aprovechable.....	854.552,80	132.820,46
Excavación no aprovechable (a verted.) .....	1.121.616,70	139.580,54
Excavación aprovechable no utilizado (a verted.)...	0,00	22.735,86
Excavación aprovechable (con coef de paso, 1,2) ..	1.025.463,36	159.384,55
A vertedero (sin coef. paso).....	1.426.660,30	219.193,60
A vertedero (con coef. paso, 1,3) .....	1.854.658,39 *	284.951,68
Material préstamo para terraplén .....	921.278,40	0

\* De éstos, 921.278,40 se utilizan para el relleno del préstamo necesario excavado.

En la alternativa Este del tramo 1 se produce una necesidad de material de préstamo para relleno de terraplenes de 921.278 m<sup>3</sup>. Este volumen procederá de préstamos, denominados PR-1, PR-2, PR-3, PR-4 y PR-5, todos ellos junto al trazado de la alternativa, y con cubicación muy superior a las necesidades de la obra. Los materiales necesarios para capa de forma pueden proceder de la cantera Cabezo Gordo, también muy próxima a la zona de la traza. El subbalasto y balasto procederán de las canteras Fulsan y Carrascoy, cuyos productos cuentan con la homologación correspondiente de ADIF.

Para la alternativa 2 del tramo 2 no son necesarios materiales de préstamo para relleno de terraplén, dado que las necesidades de este tipo de relleno se cubren con el material excavado. Los materiales necesarios para capa de forma pueden proceder de las canteras Fuente Álamo y El Puertecico. El subbalasto y balasto procederán de las canteras Fulsan y Carrascoy.

En el balance de tierras de la alternativa Este se produce un superávit de 1.854.658 m<sup>3</sup> con destino a vertedero. Parte de este volumen se destinará al relleno del préstamo necesario excavado, con lo que el volumen final destinado a vertedero es: 1.854.658 - 921.278 = 933.380 m<sup>3</sup>. Mientras que en la alternativa 2, se produce un superávit de 284.951 m<sup>3</sup> con destino a vertedero.

Como lugar de destino de este material, el estudio informativo propone el relleno autorizado para la restauración de canteras y graveras inactivas existentes en la zona, y cuya relación ha sido remitida por la Dirección General de Industria, Energía y Minas de la Región de Murcia. En la información complementaria se ha realizado una selección preliminar 19 explotaciones inactivas susceptibles de recibir el material excavación, considerando la idoneidad de las mismas en cuanto a su capacidad y distancia a las actuaciones.

Como segunda opción para el vertido de los materiales inertes sobrantes se propone el relleno de canteras o graveras activas, de acuerdo a los planes de restauración que en ellas se desarrollen. Asimismo se propone la utilización de los materiales aprovechables excedentes para otras obras de construcción, el depósito en vertederos de inertes ya existentes o la restauración de las zonas de préstamo propuestas.

#### 4.2.8 Afecciones sobre el paisaje.

Los movimientos de tierra para el encaje de la plataforma ferroviaria (excavación y aporte de tierras), la creación de vertederos y préstamos, la apertura de pistas de acceso a la obra y la implantación de obras de fábrica y estructuras, darán lugar a modificaciones en las formas y líneas actuales del terreno que ocasionarán a su vez impactos sobre el paisaje. Asimismo, durante la fase de construcción se originarán alteraciones sobre los componentes que forman la cubierta del terreno, que tienen también incidencia en el paisaje. Estas alteraciones de la morfología, color y textura se hacen permanentes durante la fase de explotación.

El estudio de impacto ambiental considera que la alternativa Este del tramo 1 produce un impacto severo en 2.640 m de longitud, por presentar taludes de altura máxima superior a 15 m, embocaduras de túneles y estribos de viaductos; además de 12.700 m en los que se produce un impacto moderado, por presentar taludes de altura máxima mayor o igual a 5 m y menor de 15 m, y tramos en viaducto; así como 37.720 m de impacto compatible en el resto de trazado y tramos que discurren por corredor ferroviario actual en superficie. En cuanto a la alternativa 2 del tramo 2, considera que presenta 1.547 m de impacto positivo por discurrir el trazado soterrado y 6.953 m de impacto compatible.

Como ya se ha indicado en el apartado 4.2.3, el estudio de impacto ambiental recoge los criterios generales de actuación incluyendo medidas de revegetación e integración paisajística. Asimismo, contempla la adopción de medidas de diseño centradas en que se evite la formación de grandes desmontes frontales en la embocadura del túnel.

#### 4.2.9 Afección sobre el patrimonio cultural.

Según la memoria final de la prospección arqueológica adjuntada a la información complementaria, se han documentado en el ámbito de la alternativa Este los siguientes bienes del patrimonio cultural:

Denominación	Fiabilidad	Interés	Tipo de afección	Grado de afección
Yacimiento Partida del Cabezo de la Plata . . . . .	Media	Alto	Directa	Total
Yacimiento Partida del Loquero . . . . .	Alta	Alto	Indirecta	Potencial
Yacimiento Cerro de la Partida de los Porches . . . . .	Baja	Medio	Directa	Total
Yacimiento Puentes de Pacheco . . . . .	Alta	Alto	Directa	Parcial
Villa María . . . . .	–	Bajo	Directa	Total
Casa de la Almazara de las Monjas . . . . .	–	Alto	Directa	Total
Aljibe-cisterna y Casa Corral . . . . .	–	Medio	Directa	Total
Torre Antoñita . . . . .	–	Medio	Directa	Total
Casa-Estación La Palma-Pozo Estrecho . . . . .	–	Alto	Directa	Total
Tinglado de la Estación La Palma-Pozo Estrecho . . . . .	–	Alto	Directa	Total
Yacimiento Casas de los Infiernos (En el préstamo cinco) . .	Media	Alto	Directa	Total

No se han hallado bienes susceptibles de formar parte del patrimonio cultural en el tramo 2.

El promotor prevé la adopción de las siguientes medidas correctoras: realizar una segunda prospección una vez determinado el proyecto a ejecutar; seguimiento arqueológico del desarrollo de las obras; evitar la afección directa a los bienes del patrimonio cultural, en caso de que no sea posible se procederá a la intervención arqueológica; en los yacimientos con alto grado de fiabilidad y afección directa y total se

propone la excavación arqueológica integral; en el caso de estos mismos yacimientos cuya extensión supere ampliamente la banda de afección del trazado, se procederá a la excavación integral de la parte afectada, así como un perímetro añadido de 10 m, mientras que el espacio en reserva que no quede excavado será señalizado; en los yacimientos de dudosa fiabilidad se procederá a la práctica de sondeos arqueológicos mecánicos, si los resultados fuesen positivos se procederá como se ha indicado anteriormente; se evitará la afección directa a los bienes inmuebles con mayor grado de interés patrimonial; si alguno de los bienes fuera alterado o desmantelado por imperativos técnicos, se procederá a la documentación exhaustiva del bien.

Con fecha 2 de marzo de 2017 el promotor adjunta Resolución de la Dirección General de Bienes Culturales de la Región de Murcia por la que se autoriza, desde el punto de vista del patrimonio cultural, las medidas de prevención de impactos al patrimonio arqueológico del proyecto, estableciendo los siguientes condicionantes que el promotor asume en su escrito:

Si se produjese afección a determinados inmuebles de interés sin protección, se evitará su demolición, y en caso de que no existiera otra posibilidad, se documentarán gráfica y planimétricamente.

Si durante las obras apareciesen elementos arquitectónicos o arqueológicos en los que se presuma algún valor, se dará inmediata cuenta a la Dirección General de Bienes Culturales, cuidando entretanto que no sufran deterioro.

#### 4.2.10 Afección a la permeabilidad territorial.

Tal como se indica en el estudio de impacto ambiental, la infraestructura establecerá una barrera territorial durante la fase obras por la intercepción de vías de comunicación y caminos de acceso, y durante la fase funcionamiento por la separación de territorios y el aumento de las distancias recorridas, lo que puede provocar el abandono de terrenos de cultivo o una disminución de la productividad. El promotor considera que este impacto puede ser evitado con la adopción de medidas para la reposición de los pasos interceptados, o el establecimiento de soluciones de accesos temporales durante las obras.

Con la realización del proyecto y tal como indica la Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia, se pueden producir daños en elementos funcionales y estructurales de determinadas carreteras afectadas por el proyecto. Así mismo, el proyecto podría afectar a la permeabilidad urbana de pueblos como Alcantarilla. Por otra parte, el Ministerio de Defensa indica que el proyecto suprime el paso a nivel que da acceso a la base aérea de Alcantarilla y se ocupan terrenos de la misma. Del mismo modo, diferentes propietarios privados alegan distintas afecciones a sus propiedades o al acceso a las mismas.

El promotor indica que en la elaboración de los proyectos constructivos se profundizará en una mejor inserción de la actuación en el entorno. En cuanto a la supresión del paso a nivel que da acceso a la base aérea de Alcantarilla, el promotor indica que se ha optado por concentrar los pasos en el paso superior de la E-4. Así mismo se mantendrán contactos con los organismos correspondientes para la reposición de los servicios e infraestructuras afectados.

#### 4.3 Seguimiento ambiental de las medidas propuestas.

El estudio de impacto ambiental describe el conjunto de criterios y contenidos mínimos que deberían ser tenidos en cuenta en la ejecución del programa de vigilancia ambiental, con el fin de asegurar la efectividad de las medidas correctoras y el desarrollo ambientalmente seguro del proyecto.

Durante la fase de ejecución, la vigilancia se centrará en verificar la correcta ejecución de las obras del proyecto, así como de las distintas medidas protectoras y correctoras indicadas en el estudio de impacto ambiental o propuestas a lo largo del proceso de evaluación ambiental. Además, se vigilará la posible aparición de impactos no previstos, o para los que no se han propuesto medidas protectoras o correctoras.



La vigilancia durante la fase de ejecución de obras se centrará en: los movimientos de tierras y maquinaria; la terminación de desmontes y terraplenes; la ejecución de túneles y viaductos; la ejecución de vertederos, instalaciones auxiliares y zonas de préstamo; las operaciones de mantenimiento de la maquinaria; las afecciones sobre las poblaciones cercanas; la afección a la flora y a la fauna de interés; la revegetación; la ejecución de pantallas contra el ruido y otras medidas; la protección de las aguas subterráneas; la continuidad de la circulación ganadera; el acabado y limpieza final.

Para la vigilancia de la aparición de impactos ambientales no previstos se tomarán las siguientes medidas: actuación arqueológica; prevención de la erosión; protección de la inestabilidad del terreno; protección del sistema hidrológico; efectos no previstos sobre la vegetación, la fauna y población; efectos no previstos sobre espacios de interés natural protegidos y los hábitats de interés comunitario.

A partir de la emisión del acta de recepción provisional de las obras a lo largo del período de garantía, se controlarán los siguientes aspectos: control de los niveles de ruido; control de las labores de mantenimiento de las áreas restauradas; control de la evolución de las áreas restauradas; control de la protección del medio biológico; control de la protección del medio hídrico; vigilancia ante la aparición de impactos no previstos.

#### 5. Condiciones al proyecto

Para la realización del proyecto, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental, en el «Documento Red Natura 2000» y en la documentación complementaria enviada, así como las siguientes condiciones:

##### 5.1 Protección de la hidrología.

Los proyectos constructivos podrán tomar como referencia la información del Sistema Nacional de Zonas Inundables (SNCZI), así como la información suministrada por la Confederación Hidrográfica del Segura durante la información pública (capas de zonas inundables y de envolventes de calados para 100 y 500 años de periodo de retorno). En caso contrario, la realización de estudios alternativos implicará la modelización hidráulica de la situación anterior y posterior a la ejecución del viaducto. Se empleará para ello un modelo hidráulico adecuado a las condiciones de flujo que se esperen en la zona a estudiar (modelos bidimensionales).

Tal como indica la Confederación Hidrográfica del Segura, en los cruces previstos en viaducto del trazado seleccionado en el tramo 1 con la cañada de Tabala, la rambla de los Romos y la rambla de Albuñón, la separación entre estribos deberá mantener una anchura suficiente para no causar una perturbación significativa en el flujo de la zona inundable. Esto se deberá tener en cuenta sobre todo en cañada de Tabala, donde una parte importante del flujo intercepta el terraplén de la plataforma en la margen derecha, y en el caso de la rambla de Albuñón, donde la plataforma actual genera un efecto barrera importante, se recomienda ampliar el viaducto proyectado, para permeabilizar ese tramo. Siempre que la plataforma discurra en terraplén por zona inundable (rambla Maraña y otras), se deberá evitar el efecto barrera con perturbaciones significativas en el flujo, permeabilizando la plataforma con obras de drenaje transversal.

Asimismo, y tal como solicita la Confederación Hidrográfica del Segura, se deberá considerar la colocación de protecciones de escollera frente a los efectos de la erosión en pilas y estribos, y se deberá definir la solución que se prevé para el cruce de la línea con el Canal del Campo de Cartagena. Igualmente, los proyectos constructivos deberán realizar una comprobación hidráulica de las obras de drenaje, y el resguardo a la entrada de los conductos debe ser superior a 0,75 m, medidos desde la cota de la lámina de agua a la entrada hasta la clave del conducto.

Se tendrá en cuenta que entre los PP.KK. 30+000 y 36+000 el trazado seleccionado para el tramo 1 discurre por zonas llanas y sin cauces marcados en el terreno, pero susceptibles de recibir volúmenes importantes, para evitar que la ejecución de las obras

provoque efecto presa. Se recomienda elevar la rasante del trazado seleccionado para el tramo 1 entre los PP.KK. 25+000 y 26+000, ya que el trazado proyectado en el estudio informativo discurre en trinchera por la zona inundable de la rambla de Maraña.

En el tramo 2 se deberá considerar la afección a la rambla de las Salinas, en las proximidades del P.K. 7+000, además de las zonas inundables asociadas al río Guadalentín para 100 y 500 años de periodo de retorno.

## 5.2 Protección de la Red Natura 2000.

Dentro de la ZEPA Monte El Valle y Sierras de Altaona y Escalona, especialmente en los espacios que quedan encajados entre las distintas infraestructuras de transporte, se procurará el mantenimiento de las poblaciones de conejo, especie presa fundamental del búho real, en coordinación con la Consejería de Agua, Agricultura y Medio Ambiente de la Región de Murcia.

Elaboración y ejecución de un plan de seguimiento de especies de fauna de interés en coordinación con la Consejería de Agua, Agricultura y Medio Ambiente de la Región de Murcia: búho real, mamíferos carnívoros amenazados (gato montés y tejón), fauna acuática (anfibios, reptiles acuáticos como galápago leproso y culebra viperina, y aves acuáticas), quirópteros y otras especies de interés (especies catalogadas, especies del anexo I de la Directiva Aves, aves migratorias de llegada regular y taxones de fauna de los anexos II, IV y V de la Directiva Hábitat).

## 5.3 Protección de la flora, la vegetación y los hábitats de interés comunitario.

De forma previa al inicio de las obras, se realizará una prospección de flora amenazada en las zonas afectadas por el proyecto, con especial atención en los PP.KK 28+260-29+260, 35+700-36+380, 36+400-37+400 y 42+000-45+000. En caso de localizarse ejemplares de especies protegidas, se comunicará a la Consejería de Agua, Agricultura y Medio Ambiente de la Región de Murcia, que determinará las medidas preventivas y correctoras a adoptar.

## 5.4 Protección de la fauna.

Los proyectos constructivos incluirán un estudio de detalle que determinará la ubicación, diseño y frecuencia definitivos de los pasos de fauna conforme a lo establecido en el documento Prescripciones técnicas para el diseño de los pasos de fauna y vallados perimetrales (Ministerio de Medio Ambiente, 2006). Asimismo, a nivel del proyecto de construcción se abordará en detalle la adaptación de las obras de paso de la línea de ferrocarril Chinchilla-Cartagena, al objeto de adecuarlas a pasos de fauna.

El programa de vigilancia ambiental recogerá las actuaciones relacionadas con la fragmentación de hábitats descritas en el documento Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en infraestructuras de transporte (Ministerio de Medio Rural y Marino, y Medio Ambiente, 2008).

Programa de seguimiento de mortandad de fauna silvestre producida por la línea de alta velocidad y la línea convencional, incluidos sus elementos eléctricos asociados. Identificación de puntos conflictivos, especies afectadas y corrección de las medidas a adoptar para evitar dicha mortandad.

## 5.5 Protección frente al ruido y las vibraciones.

La maquinaria utilizada en las obras de construcción se ajustará a las prescripciones establecidas en el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.

Los proyectos constructivos incluirán un estudio detallado de ruido que defina y calcule adecuadamente la eficacia de las medidas correctoras que sean precisas para que se cumplan los valores límite de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras

ferroviarias, según lo establecido en el artículo 23 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

Los proyectos constructivos incluirán estudios de vibraciones detallados que definirán y calcularán la eficacia de las medidas correctoras que sean precisas para que se cumplan los objetivos de calidad acústica para vibraciones, establecidos en la tabla C del Anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre. Para estos estudios deben considerarse todas las vías que conformen el tramo, y no sólo aquellas por las que se espere circulen los trenes que producen mayores vibraciones. Dichas medidas se adoptaran también en el caso de que no se superen los objetivos de calidad acústica anteriormente citados, pero se alcancen valores próximos a ellos.

El control del incremento del nivel sonoro como consecuencia del tránsito de trenes en los tramos 1 y 2 del estudio informativo se realizará conforme a lo establecido en el artículo 25 Cumplimiento de los valores límite de inmisión de ruido aplicables a los emisores acústicos del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.

#### 5.6 Creación de préstamos y gestión de los excedentes de excavación.

Los préstamos para la construcción de terraplenes serán los descritos en el estudio informativo, cualquier otra ubicación requerirá una evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Los préstamos deberán ser autorizados conforme a lo establecido en la Ley 22/1973, de 21 de julio, de Minas y contarán con un plan de restauración de acuerdo con el Real Decreto 975/2009, de 12 de junio, sobre gestión de los residuos de las industrias extractivas y de protección y rehabilitación del espacio afectado por actividades mineras.

Los residuos de construcción se gestionarán de acuerdo con lo dispuesto en 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 proyecto constructivo deberá contener un apartado específico sobre la gestión de los residuos de construcción y demolición generados por las obras cuyo coste formará parte del presupuesto y que como mínimo incluya la estimación de cantidad prevista, medidas de prevención, actuaciones para la reutilización, reciclado, valorización o eliminación previstas, medidas para la separación y planos de las instalaciones destinadas a la gestión. Si se produjeran residuos peligrosos se incluirá un inventario de los mismos, se establecerá su retirada selectiva (sin mezclarlos entre ellos, ni con otros residuos no peligrosos) y su envío a gestores de residuos peligrosos autorizados.

La utilización de excedentes de excavación en el relleno de préstamos y canteras abandonadas, tal y como prevé el estudio informativo, se ajustará a lo establecido en el artículo 13 del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero.

No se destinarán excedentes de excavación al relleno de las canteras inactivas MU10 (Majal Blanco) y MU04 (Cabezo Negro).

#### 5.7 Gestión de residuos durante la fase de explotación.

La actividad está sujeta a los requisitos establecidos en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, el Real Decreto 833/1988, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 20/1986, de 14 de mayo, Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos, modificado por el Real Decreto 952/1997, de 20 de junio; y la Ley 4/2009, de 14 de mayo, de Protección Ambiental Integrada.

#### 5.8 Protección del patrimonio cultural.

El programa de vigilancia ambiental incluirá el seguimiento arqueológico de las remociones de tierra. Este seguimiento será más intensivo en las áreas próximas a bienes detectados e inventariados previamente. En caso de producirse algún hallazgo deberá comunicarse conforme a lo establecido en el artículo 58 de la Ley 4/2007, de 16 de marzo, de Patrimonio Cultural de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

## 5.9 Mantenimiento de la permeabilidad territorial.

Para mejorar la inserción territorial de las actuaciones, los proyectos constructivos estudiarán en mayor profundidad la reposición de viales y servidumbres incluidos los solicitados durante la información pública, así como la ejecución de nuevos pasos o caminos, manteniendo contacto con los organismos correspondientes. Así mismo, se mantendrán contactos con el Ministerio de Defensa, para concretar la solución a adoptar en la supresión del paso a nivel de la calle Aviación Española y minimizar la afección a los terrenos de la base aérea.

En consecuencia, la Secretaria de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Estudio informativo de la conexión de alta velocidad Murcia-Cartagena, al concluirse que no producirá impactos adversos significativos, siempre y cuando se realice la alternativa Este para el tramo 1 y la alternativa 2 para el tramo 2 en las condiciones señaladas en la presente Resolución, que resultan de la evaluación practicada.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 26 de junio de 2017.- La Secretaria de Estado de Medio Ambiente, María García Rodríguez.

