

**RESOLUCION de 20 de marzo de 2000, de la Dirección General de Medio Ambiente, por la que se formula la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de acondicionamiento de la EX-303.
Tramo: EX-326 - EX-324.**

El Decreto 45/1991, de 16 de abril, sobre Medidas de Protección del Ecosistema de la Comunidad Autónoma de Extremadura, convalidado por el Decreto 25/1993, de 24 de febrero, establece la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental de los proyectos públicos o privados comprendidos en el Anexo I de la citada disposición, por el trámite establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad.

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento, el Estudio de Impacto Ambiental fue sometido al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el D.O.E. n.º 62, de fecha 29 de mayo de 1999. En dicho periodo de información pública no se han formulado alegaciones.

El Anexo I contiene los datos esenciales del proyecto. Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental se recogen en el Anexo II.

En consecuencia la Dirección General de Medio Ambiente, de la Junta de Extremadura, en el ejercicio de las atribuciones conferidas en el artículo I del Decreto 45/1991, sobre Medidas de Protección del Ecosistema en la Comunidad Autónoma de Extremadura, convalidado por el Decreto 25/1993, de 24 de febrero, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el proyecto de «Acondicionamiento de la EX-303. Tramo: EX-326 - EX-324».

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada y analizados los potenciales efectos significativos que pudieran derivarse de la realización del proyecto, se establece una serie de condiciones, de manera que se asegure la minoración de los posibles impactos ambientales negativos y la realización del proyecto pueda considerarse ambientalmente viable.

1. Se sobredimensionarán las obras de drenaje para permitir el trasiego de la fauna silvestre.

2. Se instalarán paneles informativos de la entrada en la ZEPA de Sierra de San Pedro recomendando a los usuarios que moderen la velocidad para evitar accidentes con la fauna silvestre.

3. Protección del suelo, recuperación, restauración e integración paisajística de la obra:

3.1. El trazado se ajustará en la medida de lo posible al diseño actual de la carretera y a la orografía del terreno a fin de evitar excesivos movimientos de tierras y desbroces.

3.2. Se redactará un Estudio de Impacto Ambiental abreviado que deberá ser informado por esta Dirección General de Medio Ambiente, previamente a la ejecución de canteras, graveras y zonas de préstamos, instalaciones auxiliares de obras, tales como plantas de hormigonado, parque de maquinaria, almacenes de materiales, etc., vertederos y escombreras.

3.3. Con carácter general se tendrán en cuenta las siguientes medidas correctoras:

— Previamente a la ocupación de tierras por cualquiera de los elementos de obra, se procederá a la retirada de la tierra vegetal en las condiciones que permitan su posterior utilización en taludes y zonas alteradas por la obra.

— Controlar el cambio de aceites y lubricación de la maquinaria y equipos, de modo que se prevengan las pérdidas y se eviten vertidos incontrolados.

— Se ejecutarán las medidas necesarias para conseguir la integración paisajística de la obra (restauración de taludes, acondicionamiento morfológico de superficies afectadas, plantaciones, integración de tramos abandonados, etc.).

— Los taludes se diseñarán con pendientes que aseguren su equilibrio y faciliten su revegetación. Se recubrirán con tierra vegetal una vez perfilados, sin esperar a terminar la obra, de forma que la restauración sea paralela en el tiempo a la ejecución de la obra. En los desmontes de más de 5 metros se realizarán bermas al menos cada 5 metros, que se cubrirán con tierra vegetal y se realizarán plantaciones de especies autóctonas. Además se realizarán plantaciones de especies rastreras o trepadoras adaptadas a ese tipo de suelo y climatología que tapicen los taludes.

— Las plantaciones se efectuarán en otoño, recurriéndose siempre que sea necesario a la aplicación de riegos para facilitar la germinación de la semillas. Asimismo se procederá a la reposición de marras y al seguimiento de las siembras y plantaciones realizadas.

— Se restaurarán ambientalmente los terrenos afectados por las obras accesorias.

— Se restaurarán los tramos muertos del trayecto modificado, escafrificándolos, extendiendo tierra vegetal y revegetando, acondicionando alguno de ellos, como el de la ermita, como área de descanso y ocio, o bien utilizándolos de manera transitoria para la localización de zonas de acopio, vertederos, parque de maquinaria, etc., procediendo en este caso a su restauración e integración paisajística al finalizar las obras.

— Las obras de fábrica que conlleve la vía se adaptarán al entorno rural donde se ubiquen, realizándolas con chapado de piedra vista. Las paredes de piedra que puedan verse afectadas deberán ser restituidas.

4.—Protección del sistema hidrológico.

Con objeto de producir la mínima afección posible a las características de los arroyos atravesados por la vía, se prohíbe el vertido de materiales producto del movimiento de tierras y la localización de instalaciones auxiliares de obras, en áreas desde las que se pueda afectar al sistema fluvial. Asimismo, no se verterán a los cauces aceites, ni grasas de la maquinaria.

5.—Protección de la atmósfera.

Para evitar niveles de inmisión elevados de partículas en suspensión durante la fase de obras, se procederá al riego sistemático de las superficies que puedan provocar este tipo de contaminación.

Se controlará la emisión de gases y contaminantes de los vehículos y maquinaria utilizados en el trabajo mediante su continua puesta a punto, así como la generación de ruidos con la utilización de silenciadores y/o apantallamientos acústicos.

6.—Protección a la fauna y flora.

Para evitar el efecto barrera se sobredimensionarán las obras de drenaje, disponiendo en ellas, de un paso para animales, debiendo quedar libres para el paso de la fauna silvestre. Se adecuarán los vallados a la normativa vigente, permitiendo el trasiego de la fauna silvestre. Se informará a los propietarios de fincas colindantes la obligación de solicitar autorización a esta D.G.M.A. para la instalación de los cerramientos.

Se respetará en lo posible el arbolado autóctono, limitando la zona de ocupación al ancho de la calzada, y recurriendo a la poda de las ramas que entren en dirección a la carretera o a su trasplante a zonas más interiores. Si se hiciera necesaria su tala por motivos de seguridad vial se restituirá en una proporción de cinco por uno en áreas donde sea viable su plantación.

En la fase de construcción del proyecto se adoptarán las medidas oportunas para proteger la fauna y la vegetación de la zona evitando llevar a cabo los trabajos, con especial atención a las vola-

das y perforaciones, dentro de la época de reproducción y cría, comprendida entre el 31 de marzo y el 15 de junio.

7.—Permeabilidad territorial.

Durante la construcción y explotación de la nueva vía se asegurará mediante las actuaciones necesarias, como mínimo, el nivel actual de acceso a las carreteras, caminos rurales y vías vecinales atravesadas por el proyecto.

8.—Seguimiento y vigilancia.

Con periodicidad mensual se remitirá a esta D.G.M.A. un informe sobre el progreso de la obra y ejecución de las medidas correctoras de restauración, debiendo adoptar todas las indicaciones que desde estos Servicios Técnicos se sugieran para la correcta y pronta integración ambiental de la obra. Dentro de los seis meses siguientes a la construcción deberán estar ejecutadas las obras de recuperación de las zonas alteradas que no se hubieran realizado durante la fase de construcción.

Durante el primer año se verificará la correcta aplicación y desarrollo de la revegetación, procediendo a la reposición de marras.

Si se produjesen modificaciones sensibles en la solución que se ha estudiado, deberá remitirse la documentación justificativa correspondiente, a fin de considerar la tramitación que, en su caso proceda para adecuar tales modificaciones a las exigencias ambientales.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Mérida, 20 de marzo de 2000.

El Director General de Medio Ambiente,
LEOPOLDO TORRADO BERMEJO

A N E X O I

DESCRIPCION DEL PROYECTO

El proyecto tiene por objeto el acondicionamiento de la carretera EX-303, de Cáceres a Alburquerque, tramo EX-326 - EX-324, encaminado a mejorar el trazado en planta y en alzado, mejora del firme así como ensanchar la plataforma. El tramo objeto del proyecto es la vía de comunicación entre Alburquerque y Aliseda. El punto de partida es el cruce situado a 15 km. de Aliseda y el punto de llegada está a 3 km. de Alburquerque, en el enlace con la carretera de Herrerueta. Y tiene una longitud de 23 km.

Se ampliarán o sustituirán las obras de fábrica para adaptarlas al nuevo trazado y se protegerán los cauces de los ríos Zapatón y Al-barragena para limitar los fenómenos erosivos.

Los desmontes y terraplenes se realizarán con taludes 1:1 y 3:2 respectivamente. En los taludes de terraplén, en los taludes de desmonte de los 8.700 primeros metros y en los tramos de carretera abandonada se diseñarán las obras de restauración necesarias para frenar los procesos erosivos e integrar la carretera en el entorno en el que se implantan.

A N E X O I I

RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El Estudio de Impacto Ambiental viene recogido en el Anexo n.º 11 del proyecto, y se estructura de la siguiente manera.

Comienza con una descripción del proyecto, donde se incluye la localización geográfica, y características del proyecto. A continuación analiza la normativa ambiental a tener en cuenta en esta actividad. El siguiente punto es el inventario ambiental y estudio del medio, donde se analizan los siguientes factores: aire, clima, geología, edafología, agua, vegetación, fauna, paisaje, usos del suelo, economía y demografía y patrimonio cultural. Continúa con la identificación y valoración de impactos sobre cada una de las unidades ambientales, caracterizándose los impactos sobre cada factor ambiental y realizando una valoración cualitativa de las acciones sobre cada una de las unidades ambientales.

Se establecen una serie de medidas correctoras entre las que destacan:

- Control de los niveles sonoros mediante control de la velocidad y realización de plantaciones.
- Control de la calidad del aire, con la correcta puesta a punto de motores y maquinaria.
- Restauración de las zonas de préstamo.
- Adecuación de vertederos, utilizando zonas poco visibles.
- Compensación de tierras de préstamos y vertederos.
- Retirada y almacenamiento de la tierra vegetal.
- Estabilización de taludes, con implantación de cubierta vegetal en los taludes entre los p.k. 0+000 y 8+700.
- Protección de medio hidrológico, evitando los vertidos y realizando los cambios de aceite en lugares acondicionados para ello.
- Protección de la fauna.
 - Las obras de drenaje tendrán un diámetro mayor de 0,8 m.

- Se evitará cortar árboles con nidos de especies protegidas.

- Realizar las actividades de alto nivel sonoro fuera de la época de cría.

- Protección de bienes histórico-culturales.

- Se comunicará a la Administración el descubrimiento de cualquier yacimiento.

- Restituir el paso de las vías afectadas.

- Limpieza y terminación de las obras.

- Retirada de cualquier resto extraño.

- Ripado de superficies compactadas y revegetación.

- Restauración del medio natural en el entorno de la obra.

- Retirada, conservación y preparación de la tierra vegetal.

- Revegetación de taludes y tramos abandonados y zonas de préstamos, así como su mantenimiento.

A continuación desarrolla un plan de restauración del paisaje, donde habla de la preparación de la tierra vegetal, tratamiento de taludes, tratamiento de terraplenes, tratamiento de tramos abandonados y zonas de préstamos, mantenimiento y conservación de la obra. Se incluyen también los planos en planta del trazado y un programa de vigilancia ambiental con su valoración económica y termina con el presupuesto de las medidas correctoras.

CONSEJERIA DE EDUCACION, CIENCIA Y TECNOLOGIA

RESOLUCION de 28 de marzo de 2000, de la Dirección General de Personal Docente, por la que se establecen las normas de procedimiento para la solicitud de la jubilación anticipada voluntaria conforme a la disposición transitoria novena de la Ley Orgánica 1/1990, de 3 de octubre, de Ordenación General del Sistema Educativo.

La disposición transitoria novena de la Ley Orgánica 1/1990, de 3 de octubre, de Ordenación General del Sistema Educativo establece en su punto 1 que los funcionarios de los cuerpos docentes a que hacen referencia las disposiciones adicionales décima, 1, y decimo-cuarto, 1, 2 y 3, de dicha Ley, incluidos en el ámbito de aplicación del régimen de Clases Pasivas del Estado, podrán optar a un régimen de jubilación voluntaria durante el periodo comprendido entre los años 1991 y 1996, ambos inclusive, siempre que reúnan determinados requisitos.