

**RESOLUCION de 11 de mayo de 1994, de la Agencia de Medio Ambiente, por la que se hace pública la declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de «Adecuación de C.V. Trevejo-Villamiel a la CC-513. Tramo: desde el P.K. 0,000 al P.K. 1,500».**

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 2 del Decreto 45/1991, de 16 de abril, sobre medidas de protección del Ecosistema en la Comunidad Autónoma de Extremadura, convalidado por el Decreto 25/1993, de 24 de febrero, en relación con el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental se hace pública para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Mérida, 11 de mayo de 1994. El Director de la Agencia de Medio Ambiente. Francisco Castaños Morales.

**DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE «ADECUACION DEL C.V. TREVEJO-VILLAMIEL A LA CC-513. TRAMO: DESDE EL P.K. 0+000 AL P.K. 1+500»**

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.

Con objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Excm. Diputación Provincial de Cáceres, remitió a la Agencia de Medio Ambiente la preceptiva memoria-resumen del Proyecto.

La Agencia de Medio Ambiente conforme al artículo 13 del Reglamento citado, estableció un período de consultas a

personas, Instituciones y Administraciones, sobre el Impacto Ambiental del Proyecto.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas, se recogen en el Anexo I.

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento, el estudio de Impacto Ambiental fue sometido al trámite de información pública anunciado en el D.O.E. n.º 27 de fecha 8 de marzo de 1994.

Transcurrido el plazo legalmente establecido y en aplicación del artículo 17 del Reglamento para la ejecución de Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, la Agencia de Medio Ambiente, a la vista del contenido de las alegaciones y observaciones formuladas en el período de información pública, comunicó al titular del proyecto los aspectos en que el estudio había de ser completado.

El Anexo II contiene los datos esenciales del Proyecto.

Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Agencia de Medio Ambiente, se recogen en el Anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública del estudio de impacto se acompaña como Anexo IV.

En consecuencia la Agencia 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 «Adecuación del C.V. de Trevejo-Villamiel a la CC-513. Tramo: desde el P.K. 0+000 al P.K. 1+500.

**DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL**

Examinada la documentación presentada se establecen, por la presente declaración de Impacto Ambiental, las siguientes condiciones, de manera que se asegure la minoración de los posibles efectos ambientales negativos y la realización del proyecto pueda considerarse ambientalmente viable.

SE REALIZARAN LAS MEDIDAS CORRECTORAS DEFINIDAS  
EN EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL, EN TANTO  
NO ENTREN EN CONTRADICCION CON EL CONTENIDO  
DE LA PRESENTE DECLARACION

a) Permeabilidad territorial.

Durante la construcción y explotación de la nueva vía se asegurará mediante las actuaciones necesarias, como mínimo, el nivel actual de accesos a las carreteras, caminos rurales y vías vecinales atravesadas por el proyecto. El acceso desde las fincas a la carretera se realizará por las zonas que supongan mayor seguridad vial, pero nunca mediante la construcción de caminos paralelos a la traza.

b) Protección del sistema hidrológico.

Con objeto de producir la mínima afección posible a las características del arroyo cruzado por la carretera, se prohíbe el vertido de materiales producto del movimiento de tierras y la localización de instalaciones auxiliares de obra, en áreas desde las que se pueda afectar el sistema fluvial. Asimismo, no se verterán al cauce aceites, ni grasas de la maquinaria.

En la ampliación de las obras de fábrica se tendrán en cuenta que la franja de afección se mantenga en los límites de ocupación de la calzada, con objeto de minimizar el impacto negativo sobre la vegetación de ribera.

En relación con la obra de fábrica existente en el P.K. 1+340, dada su cantería de granito se ampliará con el mismo material y diseño que goza actualmente.

c) Protección del suelo. Recuperación, restauración e integración paisajística de la obra.

Se redactará un Estudio de Impacto Ambiental abreviado que deberá ser informado por esta Agencia de Medio Ambiente.

El citado Estudio incluirá la delimitación de los terrenos, localización y correspondientes medidas correctoras de Impacto Ambiental para las zonas utilizadas para escombreras, plantas de hormigón y asfalto, parque de maquinarias; canteras, graveras y zonas de préstamos, indicando la forma de explotación y los

volúmenes a extraer en cada caso. Asimismo se incluirá las acciones concretas que se van a realizar para la recuperación, restauración y revegetación de zonas afectadas por las acciones de la obra, teniendo en cuenta su integración paisajística.

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 los taludes y en las zonas de préstamos y vertederos. En aquellos taludes que por su altura o naturaleza del material exista un aumento de la erosión se impermeabilizarán las partes altas de los mismos, creando unos canales que desvíen los caudales a las cunetas o a los cursos fluviales.

Se reconstruirán los cerramientos existentes mediante la utilización de materiales naturales que queden integrados en el entorno.

Asimismo, se procederá a la recuperación de los tramos de carretera abandonados que no den acceso a fincas.

d) Protección de la fauna y la flora.

Se adoptarán las medidas necesarias para proteger la fauna y vegetación. Para evitar la destrucción innecesaria de la vegetación en la zona de obra, se controlarán las operaciones de desbroce de acuerdo con las directrices establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental. Los pies arbóreos que se considere necesario cortar serán marcados. Posteriormente se informará a la Agencia de Medio Ambiente para que ésta compruebe la necesidad de ejecutar dicha corta.

2.— Programa de vigilancia ambiental.

Antes de los tres meses de la fecha de emisión del acta de recepción provisional de la obra, la Excma. Diputación de Cáceres remitirá a la Agencia de Medio Ambiente un informe sobre el estado y progreso de la realización de las actuaciones referidas en el presente condicionado.

Del examen de esta documentación por parte de la Agencia de Medio Ambiente podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de integración ambiental del proyecto.

ANEXO I

## CONSULTADOS Y RESPUESTAS RECIBIDAS

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Villamiel	X
Ayuntamiento de S. Martín de Trevejo	—
ADENEX	X
ADISGATA	X
INTEMA	X
CEPA	—
Facultad CC Biológicas UEX	—

Contenido significativo de las respuestas:

- ADENEX: En su respuesta señala que la carretera atraviesa una zona con presencia de formaciones adehesadas de roble melojo de gran valor ecológico por su alto grado de conservación.

Recomienda una serie de medidas, tales como, restauración de tramos abandonados, acondicionamiento de taludes, conservación de la obra de fábrica existente en el P.K. 1.050, así como la restitución de los muros de piedra.

- INTEMA: Propone que se estudie como alternativa al proyecto la mejora de los tramos que pretenden suprimirse mediante variantes, ya que estiman que estos tramos no presentan graves inconvenientes para el tráfico que soportan. Asimismo, indican que habrá de tenerse en cuenta la incidencia del proyecto sobre el Patrimonio Histórico Español, dada la cercanía del proyecto a Trevejo.

- ADISGATA: La respuesta remitida por esta asociación se inicia con un apartado denominado antecedentes, en donde se indica como premisa en el diseño de la carretera, el respetar el trazado actual. Por otra parte, se establece la anchura que a juicio de esta asociación, debería tener los carriles, las cunetas y taludes.

En el apartado segundo dedicado a la fauna indican que la zona de actuación de la carretera es campeada por el lince ibérico.

En el siguiente apartado denominado otros planteamientos se indica literalmente «la realización de trazados nuevos y rectilíneos puede provocar alteraciones en la zona de tipo:

— Incremento sonoro en los habitantes de la zona.

— Fitocenosis y zoocenosis de interés conservacionistas.

— Ecosistemas forestales.

— Características hidrológicas y de calidad del agua del arroyo».

Por último, establecen como medida correctora la plantación de especies autóctonas (*Quercus pyrenaica*).

ANEXO II

## RESUMEN DEL PROYECTO

El objeto del proyecto es la mejora del camino vecinal Trevejo-Villamiel.

La longitud del tramo a acondicionar es de 1.500 m., entre la CC-513 (P.K. 0,000) y el P.K. 1.500,000, en dirección a Villamiel.

Las obras que se incluyen en el presente proyecto son las siguientes:

— Variante del trazado en planta entre el P.K. 0+466,00 a 0+790,00 y entre el P.K. 0+940,00 a 1+286,00.

— Mejora del alzado de la carretera, con pendientes máximas de 8%, con excepción del tramo entre el P.K. 222,875 y P.K. 356,066; y el tramo entre el P.K. 480,338 y el P.K. 505,960.

Donde el trazado nuevo coincida con el actual, las obras a ejecutar son las siguientes:

— Ensanche de obras de fábrica.

— Excavación para el rebaje de arcenes, así como de los 0,50 m. de firme arruinados en los mordientes del firme actual en una profundidad de 0,90 m. según se indica en las secciones tipo.

— Relleno de la excavación anterior con material seleccionado de zahorra natural, de acuerdo con la sección tipo.

— Construcción de sub-base de zahorra natural de 20 cm.

— Construcción de la base de zahorra artificial de 20 cm. mínimo que se indica en la sección tipo.

— Posteriormente, y una vez barrida la superficie a reforzar con aglomerado y aplicado el riego de imprimación, se extenderá y compactará una capa de 0,06 m. de mezcla en frío, tipo AF-20 y el correspondiente riego de sellado para impermeabilizar, todo ello en la anchura de calzada de 5,50 m.

— Se realizará el recrecido de los arcenes de ancho 0,25 m. con material seleccionado, la apertura de cuentas y la correspondiente señalización horizontal, tanto en el eje como en los bordes laterales.

### ANEXO III

#### RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El estudio, en sus epígrafes, se estructura con arreglo a lo establecido en el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental en su artículo 7.

En el primer capítulo, realiza una descripción general del proyecto, aportando cartografía y planos del mismo. Este capítulo se ha completado mediante un apartado denominado, «descripción del trazado proyectado» en donde se analiza la necesidad de realizar las dos variantes debido a la existencia de curvas de pequeño radio y nula visibilidad.

El siguiente capítulo desarrolla el inventario ambiental sobre el medio físico (clima, calidad de aire, emisiones sonoras, geología y geomorfología, hidrología, suelos, vegetación, fauna y paisaje) y el medio social (demografía, factor cultural, sector primario, secundario y terciario). El estudio del medio que se expone en este capítulo, es superficial apreciándose ciertas carencias y algunos errores de contenido en apartados como los de vegetación, fauna y paisaje.

La identificación de impactos se efectúa mediante una matriz de doble entrada que establece como acciones del proyecto tendentes a causar impactos sobre el medio los desmontes y terraplenes, las obras de fábrica, explanación e incremento de tráfico. La valoración de los impactos se realiza cualitativamente indicando como mayor impacto el que se realiza sobre la vegetación al realizarse una destrucción directa de la cubierta vegetal, aumento

del riesgo de incendios y la variación del régimen de escorrentía. Se ha completado el estudio de Impacto Ambiental mediante una valoración cuantitativa del proyecto, teniéndose en cuenta los siguientes criterios cuantitativos: magnitud del impacto sobre un determinado factor, signo del impacto, extensión, persistencia, plazo temporal, reversibilidad y posibilidad de aplicar medidas correctoras. Tras realizar este análisis, se completa la valoración inicial, adquiriendo mayor importancia que en la valoración cualitativa el impacto sobre el paisaje, por lo que se establece medidas correctoras complementarias, tales como restauración de los tramos de carretera abandonados.

El estudio de Impacto Ambiental en el capítulo cuarto, establece una serie de medidas preventivas y correctoras para minimizar los impactos de la obra sobre el medio ambiente. Entre estas medidas cabe destacar:

— Riego sistemático de las superficies que pueden generar un aumento de los sólidos en suspensión en la atmósfera.

— Acopio de la tierra vegetal.

— Integración paisajística de la obra de fábrica.

— Taludes recubiertos con tierra vegetal y siembra posterior de vegetación autóctona.

El estudio de Impacto Ambiental finaliza con un plan de vigilancia y control del cumplimiento de las medidas correctoras. Asimismo, incorpora el presupuesto de las mismas.

Todas las deficiencias observadas en el Estudio de Impacto Ambiental quedan subsanadas mediante la aplicación del condicionado de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

### ANEXO IV

#### RESULTADO DE LA INFORMACION PUBLICA DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

Al expediente de información pública del estudio de Impacto Ambiental sobre el proyecto de adecuación de los primeros 1.500 metros del C.V. Trevejo-Villamiel a la CC-513 se han presentado dos alegaciones, que proceden de las asociaciones INTEMA y ADISGATA.

## CONTENIDO DE LAS ALEGACIONES

### 1.— INTEMA.

El documento remitido por INTEMA hace referencia a deficiencias detectadas en el Estudio de Impacto Ambiental. Señala diversos errores cometidos en la descripción del medio físico y social, por otra parte indica que en la valoración de impactos se ha minimizado los efectos que causa el proyecto sobre el suelo, vegetación, fauna y paisaje. Asimismo, expone que el estudio no concreta suficientemente las medidas correctoras que se aplicarán para disminuir el impacto sobre el suelo, la hidrología y la geomorfología.

Finalmente se indican diversos aspectos que hay que tener en cuenta tales como que los desmontes no deberán ser excesivos o que las variantes previstas son desproporcionadas.

### 2.— ADISGATA.

La asociación ADISGATA analiza el Estudio de Impacto Ambiental realizando comentarios sobre frases puntuales y señala una serie de errores cometidos en la redacción del estudio. Al mismo tiempo esta asociación indica una serie de estudios

complementarios que debería haber realizado el redactor del Estudio de Impacto Ambiental. Así, a lo largo de su exposición, expresa la necesidad de realizar estudios sobre: las escorrentías superficiales y subterráneas, calendarios de actuaciones para no afectar a la fauna, repercusiones que el nuevo trazado puede ocasionar sobre el corzo, medidas para corregir el impacto sonoro del tráfico y estudio sobre la fauna edáfica.

Esta asociación, en general, dimensiona en exceso los efectos negativos que la obra ocasionaría en el medio ambiente. La realización de estos estudios solamente serviría para acumular datos innecesarios que perjudicarían la eficacia del trabajo debido al consiguiente aumento de ruido de fondo provocado por estos datos. Ninguno de estos estudios aportan variables interesantes desde el punto de vista de ejecución del Estudio de Impacto Ambiental ya que o bien son variables no representativas de las características del territorio a analizar o bien aún siendo características del medio no son afectadas de forma más o menos notable por la obra.

Mérida, 11 de mayo de 1994.

El Director de la Agencia de Medio Ambiente  
FRANCISCO CASTAÑARES MORALES

## V. Anuncios

### CONSEJERIA DE ECONOMIA Y HACIENDA

*ANUNCIO de 11 de mayo de 1994, publicando la desafectación de sendos tramos del trazado antiguo de las carreteras C-401 y C-520, a efectos del ejercicio del derecho de reversión.*

Para general conocimiento, se hace público que los inmuebles que se detallan en el Anexo han sido desafectados del dominio público, por lo que de conformidad con lo establecido en los artículos 54 y 55 de la Ley de Expropiación Forzosa y 63 y siguientes de su Reglamento, aquellas personas o entidades que se consideren con derecho a la reversión de dichos inmuebles podrán ejercitar tal derecho en el plazo de UN MES, a partir de la fecha de

publicación de este anuncio en el Diario Oficial de Extremadura, dirigiéndose al Servicio de Patrimonio de la Consejería de Economía y Hacienda en calle Almendralejo n.º 14, de Mérida y aportando la documentación acreditativa de sus pretensiones.

### ANEXO

— Tramo del trazado antiguo, hoy en desuso, por construcción de nueva variante de la Carretera C-520, de Cáceres a Medellín, entre los puntos kilométricos 39,500 y 41,400 (antiguos), de una superficie aproximada de 30.400 m.<sup>2</sup>, término municipal de Zarza de Montánchez, cuyos linderos son: Por el Norte y Sur, con terrenos de D. Francisco Cortijo Girbal; por el Este con zona de dominio público de la Carretera de Montánchez; por el Oeste, con tramo antiguo de la Carretera C-520.