

dictará la correspondiente resolución en orden al cumplimiento de la sentencia.

Por tanto, y en uso de las atribuciones conferidas por la legislación vigente, esta Dirección

#### R E S U E L V E

Proceder a la ejecución del fallo de la Sentencia de 18 de abril de 1995 de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Extremadura, dictada en el recurso contencioso-administrativo núm. 1010 de 1993, llevando a puro y debido efecto el fallo, que es del siguiente tenor literal:

«Que estimando el recurso contencioso administrativo interpuesto por D. Julián Blanco Salgado, representado por la Procuradora Sra. Fernández Sanz, contra la resolución de la Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, mencionada en el primer fundamento, debemos anular y anulamos el citado acto por no estar ajustado al Ordenamiento Jurídico, con expresa condena en costas a la Administración Demandada».

Mérida, 22 de junio de 1995.

El Director de la Agencia de Medio Ambiente,  
LEOPOLDO TORRADO BERMEJO

***RESOLUCION de 23 de junio de 1995, de la Agencia de Medio Ambiente, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de ensanche, refuerzo y mejora de la Ctra. C-523 de Cáceres a Portugal por Alcántara. Tramo: Navas del Madroño (C-522) - C-220.***

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, 23 de junio de 1995.—El Director de la Agencia de Medio Ambiente, Leopoldo Torrado Bermejo.

#### DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE ENSANCHE, REFUERZO Y MEJORA DE LA CTRA. C-523 DE CACERES A PORTUGAL POR ALCANTARA. TRAMO: NAVAS DEL MADROÑO (C-522) - C-220

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 43, de fecha 11 de Abril de 1995. En dicho período 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 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 «Ensanche, refuerzo y mejora de la carretera C-523 de Cáceres a Portugal por Alcántara. Tramo: Navas del Madroño (C-522) - C-220.

#### 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.

##### 1.—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.

## 2.—PROTECCION DEL SISTEMA HIDROLOGICO

Con objeto de producir la mínima afección posible a las características de los arroyos y demás líneas de drenaje naturales cruzadas 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 al sistema fluvial. Asimismo, no se verterán a los cauces aceites, ni grasas de la maquinaria.

## 3.—PROTECCION DEL SUELO. RECUPERACION, RESTAURACION E INTEGRACION PAISAJISTICA DE LA OBRA

Se redactará un Estudio de Impacto Ambiental abreviado que deberá ser informado por esta Agencia de Medio Ambiente, previamente a la ejecución de las obras accesorias. En este estudio se definirá de forma suficientemente concreta:

- La localización, volumen de extracción y modo de explotación de las canteras, graveras y zonas de préstamo requeridas para la ejecución de la obra.
- La localización de las instalaciones auxiliares de obra, tales como plantas de hormigonado, parque de maquinaria, almacenes de materiales, etc.
- La localización y tratamiento de los vertederos y escombreras.

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.

Las actuaciones referidas deberán efectuarse en su totalidad con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

## 4.—PROTECCION 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 consideren necesarios cortar serán marcados. Posteriormente se informará a la Agencia de Medio Ambiente para que ésta compruebe la necesidad de ejecutar dicha corta.

Se realizarán las medidas correctoras contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental, en tanto no entren en contradicción con los condicionados de la presente Declaración.

## 5.—SEGUIMIENTO Y VIGILANCIA

Antes de los tres meses de la fecha de emisión del acta de recepción provisional de la obra, la Dirección General de Infraestructura 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.

## A N E X O I

### DESCRIPCION DEL PROYECTO

El proyecto comprenderá todas las obras necesarias para el acondicionamiento, ensanche, refuerzo y mejora de la carretera C-523, entre Navas del Madroño, y la intersección con la carretera CC-220 de Membrio, tramo de 19 km. incluido en la red intercomarcal de la Red de Carreteras dependiente de la Junta de Extremadura.

Las obras a ejecutar incluyen:

\* Desmote y terraplenes en las once rectificaciones modificaciones de trazado en planta, más la inclusión de las oportunas modificaciones puntuales de trazado en alzado a lo largo de todo el tramo. Tanto el ensanche como las rectificaciones aludidas han generado mínimos desmontes y terraplenes con alturas siempre inferiores a los 3.00 - 4.00 m.

\* Los taludes tendrán los siguientes condicionantes geométricos:

Terraplenes: 2 (H) = 1 (V).

Desmontes: En tierra 1 (H) = 3 (V).

En roca fisurada 1 (H) = 3 (V).

En roca compacta 1 (H) = 5 (V).

\* Regularización de todo el alzado con ensanche, refuerzo y mejora del actual firme para obtener en cada caso la plataforma adecuada según las siguientes características:

Plataforma: 7.00 metros.

Calzada: 6.00 metros.

Arcenes: 2 de 0.50 metros pavimentados.

Pendiente máxima: 5.00 %

Radio mínimo: 250 metros.

\* Construcción del firme proyectado en calzada y arcenes.

\* Acondicionamiento al nuevo trazado y nueva plataforma de las cuatro intersecciones incluidas en el tramo acceso a Brozas, inter-

sección C-522 a Herrerueta, acceso a Villa del Rey e intersección CC-220 a Membrió, final del Proyecto.

- \* Urbanización y mejora de la actual travesía del pueblo de Brozas.
- \* Levantado con nueva colocación en retranqueo de los cerramientos afectados por el ensanche y acondicionamiento del actual trazado.
- \* Limpieza y ampliación o construcción de las pequeñas obras de drenaje transversal.
- \* Señalización horizontal y vertical con mejora sustancial del balizamiento con implantación de barrera de seguridad en todos aquellos terraplenes cuya altura sea superior a 3 metros y obras accesorias definitivas y durante las obras.

## A N E X O I I

### RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El Estudio de Impacto Ambiental tras la descripción de las características del proyecto incluye la descripción del medio desarrollando las características de los siguientes factores ambientales: clima, calidad del aire, ruidos, geología y geomorfología, hidrología e hidrogeología, edafología y vegetación y fauna.

La identificación y valoración de impactos se realiza a través de una matriz de Leopold llegando a las siguientes conclusiones:

En la etapa de construcción son considerablemente más los aspectos negativos que los positivos por cuanto los factores: contaminación, paisaje y ruido, seguidos por el factor erosión condicionan el resultado negativo de impacto. En la etapa de explotación disminuyen e incluso en algún caso se anulan los efectos negativos anteriores y aparecen con bastante peso los factores económicos de la obra de carácter positivo, creación de empleo y creación de riqueza favorecida por una mejor infraestructura del transporte.

El estudio de impacto ambiental incluye una serie de medidas pre-

ventivas para evitar impactos negativos de consideración y las medidas correctoras necesarias para minimizar los posibles impactos derivados de la ejecución de las obras.

Estas medidas consisten básicamente en:

- 1.—La tierra vegetal extraída de los desbroces se acopiará en los bordes de la superficie ocupada, para su reutilización en el tapizado de taludes.
- 2.—Las zonas de préstamos y vertederos se dejarán después de su utilización con una superficie uniforme, y aspecto agradable, tapizándose posteriormente con tierra vegetal.
- 3.—En las instalaciones de machaqueo y plantas de hormigón o aglomerado, se dispondrán de filtros para evitar la emisión de polvo a la atmósfera.
- 4.—En fase de realización de la obra, se dispondrán cuantos camiones cisterna sean necesarios, regando las zonas sin afirmar, para disminuir la emisión de polvo debida al tráfico.
- 5.—Los taludes de los grandes desmontes o terraplenes se tapizarán con tierra vegetal o hidrosiembra.
- 6.—Para evitar el efecto barrera que pueda crear la carretera en zonas nuevas de trazado, se dispondrá en la obras de fábrica de tipo alcantarilla o pontón de un paso lateral para animales.
- 7.—Se realizarán plantaciones en aquellas zonas en las que por el movimiento de tierras propias de la obra se hayan producido una tala mayor de árboles o erosión en el terreno.
- 8.—Se realizarán plantaciones arbóreas en zonas de vertedero con el fin de restaurar el medio.

Mérida, 23 de junio de 1995.

El Director de la Agencia de Medio Ambiente,  
LEOPOLDO TORRADO BERMEJO