

## CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS, URBANISMO Y MEDIO AMBIENTE

*RESOLUCION de 28 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 «Acondicionamiento de la Ctra. C-413 de Puebla de Alcocer a Santa Olalla. Tramo: Valencia de las Torres (C-437) - Retamal de Llerena (BA-621)».*

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.

Merida, 28 de Junio de 1995.—El Director de la Agencia de Medio Ambiente, Leopoldo Torrado Bermejo.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE «ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA C-413 DE PUEBLA DE ALCOCCER A SANTA OLALLA. TRAMO: VALENCIA DE LAS TORRES (C-437) - RETAMAL DE LLERENA (BA-621)».

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 49 de fecha 27 de abril de 1995. En dicho periodo de información pública solamente se han formulado alegaciones de la Asociación para la Defensa de la Naturaleza y los Recursos de Extremadura (ADENEX).

Las alegaciones presentadas, así como las consideraciones que sobre las mismas han realizado la Agencia de Medio Ambiente y la Dirección Gral. de Infraestructura, se recoge en el Anexo I.

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

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 «Acondicionamiento de la carretera C-413 de Puebla de Alcocer a Santa Olalla. Tramo. Valencia de las Torres (C-437) - Retamal de Llerena (BA-621)».

### 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 medias 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 Gral. 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

#### ALEGACIONES PRESENTADAS

La Asociación para la Defensa de la Naturaleza y los Recursos de Extremadura tras examinar el Estudio de Impacto Ambiental propone las siguientes sugerencias:

1. Considera que debería valorarse con mayor precisión en términos medioambientales y económicos la alternativa A (modificación del trazado actual).

2. La alternativa elegida presenta los siguientes inconvenientes:

\* Gran parte del recorrido transcurre por zonas de elevada pendiente.

\* El trazado de la carretera atraviesa una zona de umbría con elevada densidad de encinas.

\* Existen zonas donde será necesario eliminar materiales de extrema dureza.

\* Existe riesgo de cubrir con tierra el curso de una de las vaguadas de drenaje natural.

\* En el paso del río Matachel se considera prioritaria la opción de ensanchar el puente actual o construir otro paralelo lo más próximo posible al actual.

3. Se plantea un nuevo trazado que discurriría desde la caseta de peones camineros a lo largo de la sierra de la Baraja hasta la última curva de la carretera.

En este trazado se eliminaría un número menor de encinas y matorrales y además se aprovecharía el paso actual sobre el río Matachel.

4. Considera acertado haber excluido la alternativa B (corredor Este).

5. Además, se cita otra posible opción intermedia entre el trazado propuesto en el punto 3 y la alternativa A (modificación del trazado actual).

#### CONSIDERACIONES SOBRE LAS ALEGACIONES

1. La ampliación de la calzada actual conlleva la adaptación a una anchura de 8 mts. y la modificación de prácticamente todas las curvas, por no cumplir sus radios con las definiciones del Proyecto, lo que daría lugar a gran cantidad de obras de fábrica y un incremento del presupuesto.

Además, el trazado sería más peligroso desde el punto de vista de seguridad vial.

2. La alternativa propuesta por ADENEX se ubica prácticamente en el mismo corredor que la propuesta en el Estudio de Impacto Ambiental.

La superposición de las dos trazas coinciden, salvo en el tramo correspondiente al nuevo paso sobre el río Matachel.

La construcción del nuevo puente sobre el río Matachel obedece a que la reparación del actual implica un coste importante, dado el mal estado en que se encuentra, además de adecuar el conjunto del trazado a una conducción más segura.

En caso de no construir el puente la solución de enlazar el trazado nuevo con el actual supondría interceptar el cauce del Arroyo

Carboneras con la construcción de un terraplén de grandes dimensiones y con ello mayor impacto que la solución propuesta.

3. En cuanto al riesgo de cubrir con tierra el curso de una vaguada, se han proyectado obras de fábrica para respetar todos los pasos de agua naturales transversales a la carretera.

4. El trazado intermedio citado en el punto 5 de las alegaciones no sería ni técnica ni ambientalmente aceptable.

## A N E X O I I

### DESCRIPCION DEL PROYECTO

El proyecto consiste en el «Acondicionamiento de la carretera C-413, de Puebla de Alcocer a Santa Olalla. Tramo: Valencia de las Torres (C-437) a Retamal de Llerena (BA-621)», integrada en el Plan Regional de Carreteras de Extremadura.

Las acciones globales previstas son las siguientes:

- Ensanche de la calzada hasta 7 m. y 1 m. de arcén.
- Modificación del trazado en los tramos de curvas cerradas para su adecuación a la normativa actual de carreteras.
- Construcción de una nueva variante que incluye un paso nuevo para salvar el río Machel y un nuevo corredor en la finca «Herraderos».
- Construcción de obras de fábrica que permitan la recogida y paso de las aguas pluviales.
- Pavimentación de todo el trazado.

## A N E X O I I I

### RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El Estudio de Impacto Ambiental tras la descripción del proyecto incluye un estudio de alternativas para las modificaciones más significativas del trazado actual en las cercanías del río Machel.

Se estudian tres alternativas:

- 1.—Conservar y acondicionar el trazado actual.
- 2.—Abrir un nuevo corredor al Este del actual trazado.
- 3.—Apertura de un nuevo corredor al Oeste de la traza actual.

Tras valorar las alternativas se elige la alternativa 3 debido a las dificultades técnicas y económicas que comporta las alternativas 1 y 2 así como las consecuencias negativas para la fauna que causaría la alternativa 1.

El Estudio incluye un inventario ambiental de todos los factores que

caracteriza la zona agrupados en los siguientes apartados: Medio Inerte, Medio Biótico, Medio Perceptual, Usos del suelo rústico, Población, Economía, Infraestructura y Servicios y Estructura Urbana.

Para la identificación de impactos se seleccionan las acciones del proyecto que causarán efectos sobre los factores ambientales previsiblemente afectados.

Mediante el cálculo de la importancia de los impactos se realiza una valoración cualitativa de los mismos.

El resultado obtenido es el siguiente:

- Acciones muy agresivas: Desmontes, terraplenes, préstamos y verederos.
- Acciones agresivas: Desbroce, excavación de tierra vegetal, voladuras, obras de fábrica para drenaje, construcción de la plataforma, planta de obras y parque de maquinaria.
- Acciones positivas: Revegetación.
- Factores muy afectados: Paisaje, Fauna y Cursos de Agua.
- Factores beneficiados: Mejora de la Infraestructura viaria de la comarca.

Las acciones consideradas que resultan muy agresivas, requieren para su compatibilidad con el entorno la propuesta de medidas precautorias y correctoras que minimicen los valores de importancia de los impactos producidos. Asimismo los factores muy afectados serán objeto esencial de las medidas precautorias y correctoras necesarias.

A continuación se proponen las medidas correctoras que consisten básicamente en:

#### 1.—FASE DE DISEÑO

- 1.1.—Se realiza la ampliación de la calzada por un solo margen.
- 1.2.—Se evitan excavaciones que modifiquen sustancialmente la topografía de la zona.
- 1.3.—Se realiza el diseño de la estructura sobre el río Machel, y creación de un nuevo corredor que salva el desnivel topográfico existente.
- 1.4.—Se realizan diseños de pendientes longitudinales y transversales que originen desmontes y terraplenes con taludes tendidos.
- 1.5.—Se define en el plan de obra la realización de acciones más agresivas fuera de la época de reproducción y cría de la fauna cinegética de las fincas colindantes.
- 1.6.—Se definen en el proyecto obras de fábrica para drenajes y paso de fauna cinegética de caza menor.

1.7.—Se recomienda emplazar las instalaciones de obra en terrenos impermeables y que no resulten visibles desde la carretera o proximidades de núcleos urbanos.

## 2.—FASE DE CONSTRUCCION

2.1.—Con carácter general se deben realizar las obras en el tramo comprendido desde 2 Km. antes y después del río Matachel, desde el 1 de julio y 15 de enero.

2.2.—Las labores de desbroce se limitarán a las zonas de dominio público que afecta 10 m. a cada lado de la plataforma y se recomienda:

\* Conservar la primera línea de árboles hasta el final de las obras para que sirvan de barrera protectora del resto.

\* Marcar con antelación los árboles a cortar, de modo que los operarios cuenten desde el inicio de las obras con las instrucciones precisas.

2.3.—El suelo fértil excavado se redistribuirá inmediatamente o se almacenará para su posterior utilización.

2.4.—Se realizarán las voladuras en periodos de mínima perturbación, tanto para la población como para la fauna, en los meses de julio, agosto y septiembre, excluyendo de forma expresa los periodos del 1 de febrero al 30 de junio (época de reproducción y cría) y del 12 de octubre al 28 de febrero (temporada de caza).

2.5.—Se debe proceder al abancalamiento de desmontes y terraplenes excesivamente altos.

2.6.—Se recomienda la construcción de drenes y cunetas en las cabeceras de los taludes.

2.7.—Los materiales que se requiera utilizar y deban proceder de préstamos; se recomienda:

\* Reutilización de materiales procedentes de desmonte a fin de limitarlos en lo posible.

\* Utilizar materiales de préstamos procedentes de canteras o gravas en explotación.

2.8.—Se recomienda utilizar zonas para vertederos en vaguadas que queden en las zonas entre la traza antigua y la nueva, siempre que no intercepten cursos de agua.

Se recomienda elegir zonas de vertederos en depresiones del terreno que limiten el número de observadores, especialmente desde la carretera.

2.9.—Se tendrá especial cuidado en los trabajos relativos a la nueva estructura que se proyecta construir para salvar el paso del río Mata-

chel, especialmente en los vertidos al cauce de elementos nocivos para la calidad de las aguas del río y para la fauna acuícola.

2.10.—Se deben realizar revegetaciones de desmontes y terraplenes procediendo:

\* Al extendido y nivelación de volúmenes de los materiales de desmonte o terraplén, con pendientes estables diseñadas en fase de proyecto.

\* Extendido de tierra vegetal extraída de la propia traza, de forma que se adapten a las nuevas superficies realizadas.

\* Semillado del terreno con especies anuales comerciales, preferentemente en otoño.

\* Plantación de árboles y arbustos acorde con la vegetación del entorno.

2.11.—Para las instalaciones de obra y parque de maquinaria se recomienda:

\* No ubicar en zonas de materiales permeables.

\* Regar las superficies con agua no potable, a fin de evitar la emisión de partículas de polvo.

\* Durante las fases de construcción, impedir el vertido de aceites y grasas procedentes de la limpieza de los motores.

\* Realizar labores de mantenimiento y reparación de la maquinaria en lugares adecuados, alejados de cursos de agua y procurando que los vertidos de aceites, grasas, pinturas y otro tipo de residuo se eliminen debidamente.

\* Desmantelar las instalaciones de obra, previa a la entrega de certificación de la misma, en condiciones que permitan su adecuación al entorno, sin dejar chatarras, materiales de desecho, instalaciones provisionales de obra y suelos compactados.

\* Restituir los servicios y servidumbre afectados.

\* Evitar manipular combustibles, carburantes, aceites y productos químicos, fuera de las zonas expresamente habilitadas para ello.

El Estudio incluye el presupuesto de las medidas correctoras y finaliza con el Plan de Vigilancia que incluye las medidas necesarias para garantizar la correcta ejecución de las medidas correctoras.

Mérida, 28 de junio de 1995.

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