

CONSEJERIA DE MEDIO AMBIENTE,  
URBANISMO Y TURISMO

*RESOLUCION de 21 de julio de 1998, de la  
Dirección General de Medio Ambiente, por la  
que se hace pública la declaración de  
impacto ambiental del proyecto  
«Acondicionamiento de la Ctra. EX-344 de  
Puebla de la Reina a Hornachos».*

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, 21 de julio de 1998.—El Director General de Medio Ambiente, MANUEL SANCHEZ PEREZ.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE  
«ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA EX-344 DE PUEBLA DE  
LA REINA A HORNACHOS».

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 63, de fecha 4 de junio de 1998. 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 1 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 EX-344 de Puebla de la Reina a Hornachos».

Declaración de Impacto Ambiental

Analizados los potenciales efectos significativos que pudieran derivarse de la realización del proyecto, se establecen 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.

Se ejecutarán todas las medidas correctoras definidas en el Estudio de Impacto Ambiental en tanto no entren en contradicción con el condicionado del presente informe.

1. En el punto kilométrico 12,800 la traza de la carretera se deberá desplazar hacia la derecha, sobre el trazado antiguo, de forma que no se afecte a los afloramientos cuarcíticos de ese punto.

2. Entre el p.k. 10,300 y 10,500 el trazado se ajustará el máximo posible a la carretera antigua para afectar al menor número de alcornoques. Los taludes creados en esa zona serán revegetados con lentiscos.

3. Entre el p.k. 8,200 y 8,600 no se producirá ningún vertido de tierras o escombros en la margen izquierda para evitar su caída al arroyo próximo.

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

4.1. Previamente al comienzo de las obras, y siguiendo las directrices de la Dirección General de Patrimonio Cultural, el promotor del proyecto deberá encargar a personal cualificado un estudio arqueológico de la zona en el que se diseñe un programa de actuación donde se tomen las medidas oportunas que garanticen la protección del Patrimonio Histórico.

4.2. Se redactará un Estudio de Impacto Ambiental abreviado que deberá ser informado por esta Dirección General de Medio Ambiente, previamente a la ejecución de las siguientes obras accesorias:

— Canteras, graveras y zonas de préstamos que se requieran para la ejecución de la obra, especificando la localización, volumen de extracción y modo de explotación de los mismos.

— Instalaciones auxiliares de obras, tales como plantas de hormigonado, parque de maquinaria, almacenes de materiales, etc.

— Vertederos y escombreras. Se recomienda usar como vertedero el p.k. 5,900, procediéndose posteriormente a su nivelado, taluzado, recubrimiento con tierra vegetal y revegetación.

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

— Previamente a la ocupación del suelo 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.

— Cuando el talud del desmonte o terraplén sobrepase los cinco metros de altura, se procederá a su abancalamiento para facilitar su integración paisajística, así como a su vegetación y a la construcción de drenes y cunetas en las cabeceras para garantizar su estabilidad.

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

— La revegetación de las zonas alteradas se realizará en formación de bosquetes de tipo natural, o bien distribuidos al azar mediante la plantación de matorral y/o arbolado autóctono (encinas, alcornoques, lentiscos, retama, etc.) en la proporción de 1 a 5 como medida compensatoria.

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

— Restaurar los tramos muertos del proyecto modificado, escarificándolos, extendiendo tierra vegetal y revegetando, acondicionando algunos de ellos 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.

#### 5. Protección del sistema hidrológico.

Con objeto de producir la mínima afección posible a las características de los cursos de agua 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.

#### 6. 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.

#### 7. Protección a la fauna y flora.

Para evitar el efecto barrera que pueda crear la carretera en las zonas de trazado nuevo, se dispondrá en las obras de fábrica de tipo alcantarilla o pontón, de un paso para animales. Se adecuarán los vallados a la normativa vigente, permitiendo el trasiego de la fauna silvestre.

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. No se realizarán voladuras y perforaciones, dentro de la época de reproducción y cría, comprendida entre el 31 de marzo y el 15 de julio.

En las cercanías del p.k. 6-7,5 no se realizará ningún tipo de actividad que pudiera afectar a la fauna protegida (voladuras, movimientos de tierra, movimiento de maquinaria, etc.). En esta zona se establece un periodo crítico del 15 de enero al 15 de abril, no realizando ninguna actividad que pueda causar molestias a la fauna catalogada de interés especial.

Los mismos condicionantes se aplicarán en el p.k. 10,5-12, donde el periodo crítico será del 15 de febrero al 15 de mayo.

En la zona de dominio público, sólo se llevarán a cabo desbroces y/o tala de arbolado cuando éstos puedan afectar a la seguridad vial de la carretera. Los pies arbóreos que consideren necesario cortar serán marcados y posteriormente se informará a la Dirección General de Medio Ambiente para que ésta compruebe la necesidad de ejecutar dicha corta.

Reducir las áreas de alteración permanente (talas y clareos); limitando la superficie de las instalaciones, evitando su desplazamiento en áreas con vegetación de interés e intentando utilizar zonas alteradas.

#### 8. 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.

#### 9. Seguimiento y vigilancia.

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 a la Dirección General de Medio Ambiente la documentación justificativa correspondiente, a fin de considerar la tramitación que en su caso proceda para adecuar tales modificaciones a las exigencias ambientales.

Antes de la emisión del acta de recepción provisional de la obra, la Dirección General de Infraestructura remitirá a la Dirección General de Medio Ambiente un informe sobre el estado y progreso de las actuaciones referidas en el presente documento.

### ANEXO I Descripción del proyecto

El proyecto consiste en el «Acondicionamiento de la carretera EX-344 de Puebla de la Reina a Hornachos» integrado en el Plan de Carreteras de la Junta de Extremadura en la provincia de Badajoz.

Las acciones globales previstas son las siguientes:

- Ensanche de la calzada a 6 m. y dos arcenes de 1 m.
- Mejora del trazado en curvas, que comprenden de 100 a 200 m. de variación, excepto en el tramo final situado en las inmediaciones de Hornachos que implica una variación de 440 m.
- Pavimentación de todo el trazado.

### ANEXO II 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.

Comienza mencionando los objetivos y la metodología de trabajo a seguir en la realización del mismo, para continuar haciendo una breve descripción del proyecto en lo que se refiere a su localización geográfica y características principales. En otro apartado, comprende el inventario ambiental, donde se mencionan los factores

que potencialmente se verán afectados por las acciones del proyecto como: clima, calidad del aire, ruido, geología, hidrología, edafología, vegetación, fauna, paisaje, características sociales, patrimonio histórico-artístico, factores socioeconómicos, sistemas territoriales y aspectos institucionales.

Una vez realizado el análisis del entorno del proyecto, se identifican y valoran los distintos impactos producidos por el mismo, y se establecen medidas preventivas y correctoras necesarias para minimizar o compensar los posibles impactos, negativos, que básicamente coinciden con las relacionadas en la Declaración de Impacto Ambiental, además de algunas otras recomendaciones:

- Evitar la circulación de vehículos y maquinaria pesada y descarga de materiales fuera de los lugares previstos, a fin de no compactar suelos.
- Regar las superficies afectadas por movimientos de tierras y por descargas de materiales, con agua para evitar la emisión de partículas de polvo, en especial en las proximidades de y durante la primavera y verano.
- Evitar la circulación y estacionamiento de maquinaria y vehículos cerca de los cauces de agua, tanto naturales como aquellos que son artificiales y están destinados al riego de cultivos, para minimizar el vertido accidental y contaminaciones de agua.
- Realizar inertizaciones en el caso de producirse vertidos accidentales de materias tóxicas o peligrosas, con productos adecuados a las características del vertido.
- 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.
- Construir obras de fábrica con dimensiones que permitan el paso de mamíferos de pequeño tamaño.

El estudio incluye además un plan de restauración del paisaje mediante restauración de taludes y labores de revegetación con especies herbáceas y arbóreas autóctonas. Se especifica también el presupuesto de medidas correctoras y revegetación, y se finaliza con el Plan de Vigilancia que incluye las medidas necesarias para garantizar la correcta ejecución de las medidas correctoras.

Mérida, 21 de julio de 1998.

El Director General de Medio Ambiente,  
MANUEL SANCHEZ PEREZ