– Retirar la capa de tierra vegetal antes de proceder a la extracción, acopiándose adecuadamente.

– Trasplantar cualquier árbol afectado directamente por la extracción.

– Vigilar el cumplimiento de las medidas incluidas en el presente apartado.

– Construir balsas de decantación para anular el vertido de materiales finos en suspensión al río.

El Plan de Vigilancia consistirá en que el encargado de las obras de extracción vigile y cuide meticulosamente el cumplimiento de las medidas incluidas en el E.I.A.

El presupuesto destinado para este fin se cifra en 300.000 (trescientas mil) pesetas.

Durante la extracción se incluyen las siguientes medidas:

– Realizar la extracción de aguas abajo hacia aguas arriba.

– Dejar el fondo con una superficie regular. Rellenar las pozas que pudieran aparecer.

– Los límites de extracción deberán quedar planos, sin hoyas y con pendiente transversal hacia el río. Se plantarán especies de ribera (juncos, carrizos, adelfas, atarfes, tamujos, retamas negras y escobas).

– Se estabilizarán los márgenes con su talud natural, junto con la plantación de sauces, chopos y fresnos.

– Paralizar los trabajos durante las épocas de freza.

El presupuesto estimado para estas medidas asciende a 120.000 (ciento veinte mil) pesetas.

Para después de la extracción se retirarán a la escombrera todos los materiales inservibles. Para esto se preveen unas 180.000 (ciento ochenta mil) pesetas.

El presupuesto de restauración total es de 1.080.000 (un millón ochenta mil) pesetas.

El Director General de Medio Ambiente,
MANUEL SANCHEZ PEREZ

RESOLUCION de 21 de abril de 1999, de la Dirección General de Medio Ambiente, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de «Nuevo puente y variante de la localidad de Medellín en la EX-206 (antigua C-520) de Cáceres a Villanueva de la Serena».

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 abril de 1999.–El Director General de Medio Ambiente, MANUEL SANCHEZ PEREZ.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE «NUEVO PUENTE Y VARIANTE DE LA LOCALIDAD DE MEDELLIN (BADAJOZ) EN LA EX-206 (ANTIGUA C-520) DE CACERES A VILLANUEVA DE LA SERENA»

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 104, de fecha 12 de septiembre 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.º del Decreto 45/1991, sobre Medidas de Protec-

ción 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 «Nuevo Puente y Variante de la Localidad de Medellín (Badajoz) en la EX-206 (antigua C-520) de Cáceres a Villanueva de la Serena».

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL

Analizados los potenciales efectos significativos que pudieran derivarse de la realización del proyecto, se considera como alternativa más aceptable desde el punto de vista ambiental la alternativa norte (número 2) de 2.626 metros de trazado, que cruza los ríos Guadiana y Ortigas y 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.

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

2. 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.

3. Los préstamos y demás materiales de obra se suministrarán de instalaciones o explotaciones ya existentes.

4. No ejecutar las obras dentro del cauce (cimentaciones) entre los meses de abril y mayo, ambos inclusive, por estar la zona en un coto de pesca y no interferir con el periodo de freza de la fauna piscícola.

5. Con objeto de producir la mínima afección posible a las características de los cursos de agua atravesados por la vía, se prohibe el vertido de materiales producto del movimiento de tierras 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. 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.

7. Perfilar los taludes de modo que además de ser estables geotécnicamente permitan su revegetación. 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 revegetación.

8. Aplicar hidrosiembra a los taludes y efectuar el seguimiento de las siembras realizadas.

9. Las obras de fábrica que conlleve la vía se realizarán con chapado de piedra vista para facilitar su integración paisajística.

10. Para evitar niveles 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.

11. 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.

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

13. En la fase de construcción del proyecto se adoptarán las medidas oportunas para proteger la fauna y la vegetación de la zona, con especial atención a las voladuras y perforaciones.

14. Reducir las áreas de alteración permanente, limitando la superficie de las instalaciones, evitando su desplazamiento en áreas con vegetación de interés e intentando utilizar zonas ya alteradas.

15. Seguimiento y vigilancia:

15.1. 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.

15.2. 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.

15.3.Antes de la emisión del Acta de Recepción 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.

A N E X O I

DESCRIPCION DEL PROYECTO

Se trata de la construcción de la variante que rodea por el norte

de Medellín el cerro del Castillo. Partirá del p.k. 87+800 y enlazará en el p.k. 90+350 con la actual EX-206. Por ello se construirán 2.626 m. de nueva carretera que incluye un viaducto sobre el río Guadiana de 550 m. de longitud y un puente sobre el río Ortigas de 50 m. de longitud. Predominarán los terraplenes sobre desmontes para estar siempre por encima de la cota de inundación del Guadiana.

Datos generales de la carretera:

– Calzada única con un carril por sentido de 3,5 m. de ancho.

– Arcenes laterales de 1,5 m. de ancho respectivamente.

– Talud terraplén: 3H:2V.

– Talud desmonte: lH:3V.

– Volumen terraplén: 91.418 m^3.

– Se prevé no se genere volumen para vertedero.

– Presupuesto de 718.885.764 ptas. de ejecución material.

A N E X O II

RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El Estudio de Impacto Ambiental se estructura del siguiente modo:

1) Definición del entorno del proyecto: El entorno comprende elementos del medio físico, medios biológico y preceptual, así como socioeconómico y cultural. Se incluyen los siguientes aspectos: clima, calidad del aire, ruidos, geología, edafología, hidrología, vegetación, fauna, paisaje, características sociales, patrimonio histórico-artístico, factores socioeconómicos y factores socioculturales.

2) Identificación de impactos y valoración de los mismos. Los factores ambientales identificados son los siguientes: clima, ruidos, geología, edafología, hidrología, vegetación, fauna, paisaje, medio socioeconómico y factores socioculturales.

La valoración de impactos ha resultado ser baja o moderada en todos los aspectos considerados. El más alto ha sido el impacto sobre la fauna, seguido del paisaje. Destaca el impacto positivo sobre el desarrollo de la zona, económicamente hablando, así como la disminución de ruidos en la población de Medellín y la bajada de los niveles de contaminación.

3) Medidas correctoras:

– Recuperación del suelo alterado por las obras.

– Restauración del perfil topográfico de modo que el impacto erosivo y visual sea el menor posible.

– Obtener una cubierta vegetal en las zonas afectadas por las obras y conservar aquellos ejemplares que se considere recomendable.

– Integrar la infraestructura viaria en el entorno paisajístico que le rodea, desde el punto de vista del usuario, del observador exterior de la carretera.

– Minimizar el impacto sobre la fauna, especialmente en lo referido al efecto barrera.

– Conservar el patrimonio arqueológico y cultural del área.

– Mantener niveles del ruido, dentro de los límites recomendables en zonas de concentración de receptores.

4) Programa de vigilancia:

Se propone para la fase de construcción:

– Poner especial cuidado a fin de evitar daños al arbolado próximo a la traza.

– Utilizar la zona de acopios de tierra vegetal como lugar de colocación de los árboles seleccionados para su trasplante.

– Durante las excavaciones evitar la acumulación de sobrantes en lugares no deseados.

– La restauración afectará también a los elementos auxiliares de obra.

– Controlar la emisión de polvo mediante la aplicación de agua o estabilizantes.

– Evitar los vertidos sobre los suelos y las aguas próximos.

5) Presupuesto: Asciende a 7.937.546,38 pesetas.

Mérida, 21 de abril de 1999.

El Director General de Medio Ambiente,
MANUEL SANCHEZ PEREZ