

II. Autoridades y Personal

1.—NOMBRAMIENTOS, SITUACIONES E INCIDENCIAS

CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TURISMO

DISPONGO

ORDEN de 13 de agosto de 1999, por la que se asignan las funciones de la Secretaría General Técnica en ausencia de su titular, a la Dirección General de Infraestructura.

Ante la ausencia, con motivo del periodo anual de vacaciones, del titular de la Secretaría General Técnica, en uso de las atribuciones conferidas por el art. 33 de la Ley 2/1984, de 7 de junio, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad Autónoma de Extremadura,

Asignar cuantas funciones tiene atribuidas la Secretaría General Técnica de la Consejería de Obras Públicas y Turismo, por ausencia de su titular a la Dirección General de Infraestructura, en el periodo comprendido entre los días 16 y 31 de agosto de este año, ambos inclusive.

Mérida, 13 de agosto de 1999.

El Consejero de Obras Públicas y Turismo,
EDUARDO ALVARADO CORRALES

III. Otras Resoluciones

CONSEJERIA DE AGRICULTURA Y MEDIO AMBIENTE

RESOLUCION de 6 de julio de 1999, de la Dirección General de Medio Ambiente, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el «Acondicionamiento de la EX-208 de Plasencia a Zorita. Tramo: De la N-V a EX-390 (Torrejón el Rubio - KM. 19.000)».

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, 7 de julio de 1999.—El Director General de Medio Ambiente, Manuel Sánchez Pérez.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE «ACONDICIONAMIENTO DE LA EX-208 DE PLASENCIA A ZORITA. TRAMO: DE LA N-V A EX-390 (TORREJON EL RUBIO- KM. 19.000)»

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 59 de fecha 26 de mayo 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 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 «Acondicionamiento de la EX-208 de Plasencia a Zorita. Tramo: de la N-V a la EX-390 (TORREJON EL RUBIO - KM. 19.000)».

DECLARACION 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, relacionadas en el Anexo II, en tanto no entren en contradicción con el condicionado de la presente Declaración de Impacto Ambiental:

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

1.1. Se realizará el tratamiento de taludes con objeto de facilitar su estabilización e integración paisajística que comenzará de forma simultánea a las obras, sin esperar a su finalización. El tratamiento consistirá en el perfilado, extendido de tierra vegetal, siembras o hidrosiembras y plantaciones.

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 y a la construcción de drenes y cunetas en las cabeceras para garantizar su estabilidad.

Se prestará especial atención a los taludes de los siguientes tramos:

- Entre p.k. 12.400 y p.k. 12.500.
- Entre p.k. 12.720 y p.k. 12.760.
- Entre p.k. 12.920 y p.k. 12.980.
- Entre p.k. 13.260 y p.k. 13.420.
- Entre p.k. 14.020 y p.k. 14.300.
- Entre p.k. 14.480 y p.k. 14.620.

1.2. 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 hormigón, parque de maquinaria, almacenes de materiales, etc.
- Vertederos y escombreras, eligiendo zonas desprovistas de arbolado y áreas de escasa visibilidad.

1.3. 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.
- Controlar el cambio de aceites 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, 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.
- 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.

1.4. Se procederá a la restitución de la vía pecuaria, en los tramos en los que exista afección a la misma, mediante su deslinde y amojonamiento.

1.5. 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 actua-

ción donde se tomen las medidas oportunas que garanticen la protección del Patrimonio Histórico.

2. Protección del sistema hidrológico.

Con objeto de producir la mínima afección posible a las características de los cursos de agua atravesados por la vía especialmente al río Almonte, 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.

3. 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, especialmente en periodos de estío.

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.

4. 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 más agresivos (voladuras y perforaciones) entre los meses de enero y junio.

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.

5. Permeabilidad territorial.

Durante la construcción y explotación de la nueva vía se asegurará

mediante las actuaciones necesarias, el nivel actual de acceso a las carreteras, caminos rurales y vías vecinales atravesadas por el proyecto.

6. 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.

7. Para garantizar la ejecución de las medidas correctoras, se establecerá un aval bancario por importe del presupuesto de la partida «Medidas correctoras y revegetación».

A N E X O I

DESCRIPCION DEL PROYECTO

La carretera que se proyecta acondicionar está situada en la provincia de Cáceres.

Las acciones que se plantean para el acondicionamiento de la carretera se centrarán en el ensanche de la actual calzada a 6 m. y 1 m. de arcén a ambos lados, variación del alzado del conjunto de la carretera, modificación en planta de algunos tramos del trazado actual y construcción de una nueva variante en el entorno del río Almonte.

El acondicionamiento de la carretera abarca un total de 19.000 m. Existen distintos tipos de tratamiento de las secciones en función del tipo de actuación requerida en cada tramo, los taludes tipo son 1/1 en desmontes y 2/1 y 3/2 en terraplén. Los desmontes en roca de las proximidades del río Almonte, han sido diseñados con bermas intermedias cada 5 m. de altura, con objeto de conseguir taludes estables desde el punto de vista de la estabilidad del terreno.

Los datos de las mediciones del conjunto de la carretera son los siguientes:

TIPO DE MEDICION	VALOR
Superficie de Ocupación.....	247.378 m. ²
Superficie de Taludes en Terraplén.....	54.159 m. ²
Superficie de Taludes en Desmonte.....	49.388 m. ²
Volumen Desbroce Tierra Vegetal.....	50.409 m. ²
Volumen Terraplén.....	232.985 m. ²
Volumen Desmonte.....	308.288 m. ²
Volumen Suelo Seleccionado del Desmonte.....	83.323 m. ²
Volumen de material para Vertedero.....	75.303 m. ²

Las mediciones relativas al volumen del terraplén proceden en su totalidad del volumen del desmonte, además y dadas las características del material geológico de la zona, el volumen de suelo, necesario para las obras de acondicionamiento de la carretera, procederá de material del desmonte.

Los tramos de carretera que se ven afectados por modificaciones del trazado en planta son los siguientes:

TRAMO PK	LONGITUD	EJE	ALZADO
6.700 - 7.000	300	20	Desmontes
12.020-14.700	2.680	20-140	D y T

A N E X O I I

RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El Estudio de Impacto Ambiental tras la descripción del proyecto incluye la definición del entorno mediante la elaboración en un inventario ambiental que analiza los siguientes factores:

1. Clima.
2. Calidad del Aire.
3. Ruido.
4. Geología.
5. Hidrología.
6. Edafología.
7. Vegetación.
8. Fauna.
9. Paisaje.
10. Características Sociales.
11. Patrimonio Histórico-Artístico.
12. Factores Socioeconómicos.
13. Sistema Territorial.
14. Aspectos Institucionales.

Tras la identificación de impactos ambientales se realiza una valoración cualitativa en los términos definidos en el Reglamento de Impacto Ambiental.

Del análisis de los factores ambientales de las actuaciones proyectadas en el acondicionamiento de la carretera EX-208 de Plasencia a Zorita. Tramo de la N-V a la EX-390 (Torrejón el Rubio - Km. 19.000), se deduce que los principales factores que se pueden ver afectados son la vegetación y el paisaje.

Las medidas correctoras propuestas en el Estudio se agrupan en tres apartados:

1. Restauración paisajística de variantes de trazado y nuevos taludes.
2. Estudio arqueológico de los yacimientos existentes.
3. Emplazamiento y restauración paisajística de las zonas de vertederos y de extracción.

1. Restauración paisajística taludes variante y trazado.

La nueva traza de la carretera EX-208 incluye algún tramo de nueva variante y la formación de nuevos taludes tanto en desmontes como en terraplenes. Los desmontes se han diseñado con bermas intermedias para conseguir la estabilidad del talud en su conjunto. La variante que requiere una consideración especial desde el punto de vista ambiental y paisajístico es el tramo comprendido entre los p.k. 12.000-14.700, junto al río Almonte.

* La restitución ambiental del trazado de la antigua carretera entre los p.k. 12.000 y 14.700, será para cada tramo la siguiente:

(a) Zona entre los p.k. 12.000-12.500: Adecuación de este tramo de variante como zona de descanso y construcción de un mirador en la zona de solana, desde el que poder contemplar la panorámica del río desde este área.

(b) Zona entre los p.k. 14.000-14.700: Utilización del tramo de carretera antigua como zona de vertedero con restitución del volumen del desmonte existente en la actualidad, por acumulación de materiales inertes y posterior revegetación con plantaciones de especies adecuadas.

Las actuaciones en estos tramos serán las siguientes:

1. Ripado de la calzada antigua del tramo de carretera abandonado.
2. Relleno del desmonte existente con materiales inertes procedentes del desmonte del nuevo trazado y aporte de tierra vegetal para asegurar el crecimiento de las plantaciones.
3. Efectuar plantaciones de acuerdo a las condiciones definidas en el punto correspondiente.

* La restauración ambiental de los nuevos taludes en terraplén que afectan al paisaje, se realizará mediante la reposición del suelo fértil sobre la superficie de los mismos, así como la plantación

de las especies detalladas según el modo indicado en el capítulo de restauración paisajística.

Con carácter previo al inicio de las obras los desbroces del entorno de la carretera se limitarán a las zonas estrictamente necesarias para la construcción de la nueva plataforma de la carretera. Se deberá comunicar a la Dirección General de Medio Ambiente la época de inicio de las obras y los desbroces que será necesario realizar con indicación de: Especies, número y localización de árboles. En este sentido además se deberá seguir las siguientes recomendaciones:

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

II. Eliminar el material vegetal procedente del desbroce de forma adecuada, con objeto de evitar acumulaciones que favorezcan los incendios espontáneos o intencionados.

III. Excavar la primera capa del terreno hasta 30 cm. de profundidad correspondiente al suelo fértil (tierra vegetal), procurando además conservar entremezclada la cubierta vegetal herbácea que queda tras el desbroce de árboles y matorral.

IV. Almacenar el suelo fértil en montones cuya altura no debe superar los 150 cms., dejando una superficie allanada para impedir la disolución de sales por escorrentía.

V. Evitar la compactación de suelo fértil dispuesto en montones por pisoteo de operarios y con vehículos y maquinaria en especial los montones de acopio intermedio de la capa de tierra fértil. Estas zonas deberán estar delimitadas y marcadas de forma conveniente.

2. Estudio arqueológico de los yacimientos existentes.

Los yacimientos arqueológicos existentes en las inmediaciones de la carretera serán delimitados y estudiados para su documentación por parte de especialistas de reconocida experiencia en este terreno.

3. Emplazamiento y restauración paisajística vertederos y extracción.

Se excluirá como zona de vertedero la zona de invernada de grullas.

E1 análisis de los materiales de la traza evidencia bastantes materiales aptos para ser utilizados como préstamos en la construcción de la carretera, por lo que serán utilizados materiales procedentes del desmonte de la propia traza.

La empresa constructora adjudicataria de las obras de construcción

de la carretera informará a la Dirección General de Medio Ambiente de las zonas seleccionadas para extracción de áridos con carácter previo al inicio de las obras. La zona de extracción contará en su caso, con un Estudio de Restauración Paisajística que se adecue a las condiciones del entorno, tanto en las condiciones de restitución de taludes como en las de revegetación, que deberá incluir la utilización de especies vegetales acordes.

Con carácter previo al inicio de las obras de construcción deberá efectuarse un estudio de selección de zonas de vertedero y del plan de restauración paisajística.

Asimismo, se ejecutarán las siguientes medidas correctoras:

- * 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.

- * 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.

- * Minimizar las posibles interferencias, retenciones de vehículos y molestias a los conductores durante las obras, para lo que se señalarán adecuadamente todas las acciones que se efectúen, a fin de garantizar la seguridad de la conducción.

- * Evitar los impactos derivados de la emisión de partículas nocivas a la atmósfera durante el asfaltado de la carretera.

En lo relativo a la restauración paisajística, se realizarán las siguientes actuaciones:

De forma previa al inicio de los trabajos de revegetación, se deberá proceder al diseño de las plantaciones, optando por la formación de setos con formas irregulares de las unidades de cada especie para la restauración paisajística de las zonas en que es ne-

cesario (nuevos taludes en dominio público, zonas de extracción y zonas de vertederos), se recomienda realizar siguiendo los siguientes pasos:

A. Extendido y nivelación de suelo fértil en las superficies de los taludes, para dotarles de estabilidad.

B. Abonado del terreno con abono inorgánico libre de malas hierbas.

C. Plantación de las especies vegetales seleccionadas de árboles y arbustos, preferentemente en otoño.

El diseño de taludes en terraplén se realizará lo más tendido posible (3:2) a fin de asegurar el equilibrio mecánico del mismo de forma que impida el desplazamiento y poder lograr una mayor estabilidad del talud. Así se conseguirá una menor posibilidad de erosión, se evita la evaporación y por tanto se producen unas condiciones previas óptimas para la revegetación.

Se fomentará la implantación del tapiz herbáceo a partir de las propias semillas contenidas en el suelo, por lo que se procede al abonado. El momento debe coincidir cuando exista un grado de humedad suficiente en el suelo que garantice la germinación de semillas y sean previsible lluvias en un cierto periodo. La época más favorable coincide con el otoño entre los meses de octubre y noviembre, con carácter previo a la época de heladas del mes de diciembre que retrasarían la germinación, o bien en primavera en marzo y abril.

La variante que requiere una consideración especial desde el punto de vista ambiental y paisajístico es el tramo comprendido entre los p.k. 12.100-13.000, 13.200-13.400, 13.700-14.600 y 17.000-18.600.

1. Ripado de la calzada antigua del tramo de carretera abandonado.

2. Extendido de tierra y arcilla compactada.

3. No utilizar este tramo como zona de vertedero de inertes, si no es para su adecuación como zona peatonal.

4. No efectuar siembras ni plantaciones de ningún tipo, con objeto de conservar y fomentar la vegetación autóctona de bosque de melojos y arbustos.

La restauración ambiental de los nuevos taludes que afectan al paisaje, se realizará mediante la reposición del suelo fértil en las nuevas superficies que resulten tras las obras de construcción, así como la plantación de autóctonas.

Con carácter previo al inicio de las obras los desbroces del entorno de la carretera se limitarán a las zonas estrictamente necesarias para la construcción de la nueva plataforma de la carretera.

Se deberá comunicar a la Dirección General de Medio Ambiente la época de inicio de las obras y los desbroces que será necesario realizar con indicación de: Especies, número y localización de árboles. En este sentido además se deberá seguir las siguientes recomendaciones:

1. Marcar los árboles a cortar.

2. Eliminar el material vegetal procedente del desbroce de forma adecuada, con objeto de evitar acumulaciones que favorezcan los incendios espontáneos o intencionados.

3. Excavar la primera capa del terreno hasta 30 cm. de profundidad correspondiente al suelo fértil (tierra vegetal), procurando además conservar entremezclada la cubierta vegetal herbácea que queda tras el desbroce de árboles y matorral.

4. Almacenar el suelo fértil en montones cuya altura no debe superar los 150 cm., dejando una superficie allanada para impedir la disolución de sales por escorrentía y evitar su compactación por pisoteo de operarios y de vehículos y maquinaria.

Se considerará prioritario el fomento del matorral existente en el entorno de la carretera, mediante el abonado de la tierra fértil acopiada que contendrá semillas de las especies tanto de matorral como de herbáceas y anuales existentes.

El presupuesto de medidas correctoras y revegetación asciende a un total de 5.950.000 ptas. (cinco millones novecientas cincuenta mil pesetas).

Para garantizar la aplicación de las medidas correctoras se establece un Programa de Vigilancia que tiene como objetivos principales:

1.º Asegurar las condiciones de actuaciones de acuerdo con lo establecido en el capítulo de Medidas Correctoras.

2.º Facilitar la información ambiental necesaria con objeto de que los responsables de obra y operarios conozcan los efectos negativos que se producen con acciones negativas definidas.

3.º Determinar los mecanismos de control que permitan solucionar las situaciones imprevistas, de forma rápida y responsable.

En el Estudio de Impacto Ambiental se incluyen detalladamente las actuaciones y normativas a considerar en el Plan de Vigilancia.

El Estudio de Impacto Ambiental se completa con el Documento de Síntesis, Planos y Perfiles del Proyecto.

El Director General de Medio Ambiente,
MANUEL SANCHEZ PEREZ