

formidad con el punto 2 del Real Decreto 791/1979, de 20 de febrero, y punto 1, apartado 3.2 de la Resolución de la Dirección General de la Producción Agraria, de 9 de febrero de 1982, artículo 3 del Decreto 89/1999, de 29 de julio, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente, y punto 4, artículo 9 del Decreto 158/1999, de 14 de septiembre, de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente, esta Dirección General, al reunir los requisitos exigidos por las mencionadas normas legales, resuelve conceder el título de Granja de Protección Sanitaria Especial a la explotación porcina «Villa Marcelina», propiedad de D.ª Marcela Barroso Sánchez, situada en el término municipal de Oliva de la Frontera (Badajoz), que se halla inscrita en el Registro de Explotaciones Porcinas con el n.º 930798 y n.º de registro sanitario P10060194.

Contra esta Resolución, que no agota la vía administrativa, se podrá interponer recurso de alzada en el plazo de un mes, contado a partir del día siguiente de la notificación de la misma, ante el Consejero de Agricultura y Medio Ambiente, todo sin perjuicio de cualquier otro que tuviera el interesado.

Mérida, a 4 de julio de 2000.

EL DIRECTOR GENERAL DE PRODUCCION, INVESTIGACION
Y FORMACION AGRARIA

RESOLUCION de 10 de julio de 2000, de la Dirección General de Medio Ambiente, por la que se formula la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo nueva carretera entre Llerena y Fregenal de la Sierra por Monesterio.

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 75, de fecha 29 de junio de 1999. 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 «Estudio Informativo Nueva Carretera entre Llerena y Fregenal de la Sierra por Monesterio».

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada y analizados los potenciales efectos significativos que pudieran derivarse de la realización del proyecto, se informa favorablemente la alternativa seleccionada en el Estudio Informativo y se establecen una serie de condiciones, de manera que los proyectos de construcción de cada tramo puedan considerarse ambientalmente viables.

A) Medidas a aplicar en todos los proyectos:

1.—Para cada tramo de la carretera se realizará un Estudio de Impacto Ambiental que será informado por esta Dirección General de Medio Ambiente con carácter previo a la realización de la obra, donde se incluirán medidas correctoras específicas para prevenir o minimizar todos los posibles impactos negativos.

2.—El trazado se ajustará al máximo a la carretera existente siempre que sea posible.

3.—Se compensarán los movimientos de tierra procedentes de desmontes y terraplenes.

4.—Reducir cuando sea posible la altura de desmontes y terraplenes.

5.—Se colocarán pasos de fauna en los lugares que determine esta Dirección General de Medio Ambiente, los cuales deberán incluirse en el proyecto y presupuestarse.

B) Medidas de carácter técnico:

1.—Retirar previamente la tierra vegetal de la zona afectada por

los trabajos, acumulándola en montones de no más de 1,5 ms. de altura, para utilizarla posteriormente para recubrir los taludes.

2.—En los taludes de más de 5 ms. se realizarán bermas para facilitar la estabilidad y revegetación. Se tomarán todas las medidas necesarias para asegurar la estabilidad de los taludes.

3.—Se restaurarán ambientalmente los terrenos afectados por las obras así como los tramos muertos del trayecto modificado, escarificándolos, extendiendo tierra vegetal y revegetándolos.

4.—Se elaborará un plan de revegetación en el que se incluirá el trasplante de algunos de los árboles afectados por la traza, así como plantación de nuevos ejemplares de especies arbóreas y arbustivas y semillado, garantizando su mantenimiento y conservación al menos durante un año.

5.—Se respetará en lo posible el arbolado autóctono, limitando la zona de ocupación al ancho de la calzada, y recurriendo a la poda de las ramas que entren en dirección a la carretera o a su trasplante a zonas más interiores. Si se hiciera necesaria su tala por motivos de seguridad vial se restituirá en una proporción de cinco por uno en áreas donde sea viable su plantación.

6.—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, con especial atención a las voladuras y perforaciones, dentro de la época de reproducción y cría, comprendida entre el 31 de marzo y el 15 de junio.

7.—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.

C) Medidas de carácter general:

1.—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.

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

4.—Se informará a los propietarios de fincas colindantes la obligación de solicitar autorización a esta D.G.M.A. para la instalación de los cerramientos.

5.—Durante la construcción y explotación de la nueva vía se asegurará mediante las actuaciones necesarias, con mínimo, el nivel actual de acceso a las carreteras, caminos rurales y vías vecinales atravesadas por el proyecto.

6.—Para el correcto seguimiento y vigilancia del condicionado ambiental se contratará un técnico ambiental, que con periodicidad mensual remitirá a la D.G.M.A. un informe sobre el progreso de la obra y ejecución de las medidas correctoras y de restauración, debiendo adoptar todas las indicaciones que desde los Servicios Técnicos de la D.G.M.A. se sugieran para la correcta y pronta integración ambiental de la obra.

Durante el primer año se verificará la correcta aplicación y desarrollo de la revegetación, procediendo a la reposición de mallas.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Mérida, 10 de julio de 2000.

El Director General de Medio Ambiente,
LEOPOLDO TORRADO BERMEJO

A N E X O I

DESCRIPCION DEL PROYECTO

El proyecto tiene por objeto el acondicionamiento de la carretera entre Llerena y Fregenal de la Sierra por Monesterio. Esta zona se ubica al suroeste de la provincia de Badajoz, en la divisoria de aguas entre las dos cuencas hidrográficas del Guadiana y Guadalquivir.

Los términos afectados son Bodonal de la Sierra, Cabeza la Vaca, Calera de León, Fregenal de la Sierra, Fuente de Cantos, Fuentes de León, Llerena, Monesterio, Montemolin, Puebla del Maestre y Segura de León. Indirectamente se ven afectados Fuentes de León, Venta del Culebrón y Hoya de Santa María, todos ellos en la provincia de Badajoz.

ANEXO II

RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El Estudio de Impacto Ambiental se estructura en los siguientes puntos: introducción, características medioambientales de la zona, planeamientos urbanos, comparación medioambiental de alternativas, vertederos y medidas preventivas y correctoras del impacto ambiental de la opción seleccionada.

Dentro de las características ambientales de la zona incluye un estudio del clima y calidad del aire, de la geología y edafología; hidrología; variables biológicas que subdivide en vegetación y fauna realizando un inventario; medio socioeconómico, donde se incluye la demografía, sectores productivos, factores socioculturales de la población, equipamientos urbanos e infraestructura y patrimonio histórico-artístico y vías pecuarias, grado de aceptación social del proyecto; paisaje.

A continuación se incluyen una serie de planos de climatología, cultivos y aprovechamientos, patrimonio cultural y unidades de paisaje y un reportaje fotográfico.

El siguiente capítulo estudia el planeamiento urbano de las poblaciones afectadas (Montemolín, Llerena, Calera de León, Fregenal, Monesterio, Cabeza la Vaca, Fuente de Cantos, Bodonal de la Sierra, Segura de León y Puebla del Maestre), incluyendo los planos.

Realiza una comparación medioambiental de las diferentes alternativas mediante la descripción y caracterización de los impactos sobre la geología, edafología, hidrología, vegetación, fauna, paisaje, medio socioeconómico, realizando matrices resumen para cada una de las alternativas. Se incluye también una previsión de vertederos.

Se establecen una serie de medidas preventivas y correctoras del impacto ambiental de la opción seleccionada:

a) Restauración fisiográfica y recuperación del suelo vegetal:

- Retirada y manejo del horizonte A, almacenamiento en montones de 2,5 ms. de altura y mantenimiento y extendido.
- El número de pistas y caminos de acceso a las obras será el mínimo posible, preparando el terreno para su revegetación al terminar la obra.

b) Revegetación y transplante:

- Aplicación de hidrosiembras o siembras mecanizadas.
- Plantaciones de matorral y arbustos en taludes mediante manchas mono y pluriespecíficas de formas irregulares y aleatorias a distintas alturas.

c) Protección de la fauna:

- Evitar los trabajos de desbroce y movimientos de tierra durante los meses de primavera.
- Traslado de plataforma de nidificación a estructura próxima similar fuera de la época de cría y reproducción.
- Medidas para mantener y aumentar las poblaciones de Cernícalo Primilla.
- Control de vertidos de materiales, lubricantes y combustibles para evitar que sean arrojados al río, arroyos o embalses.
- Adecuación de los puentes sobre ríos y arroyos y de su entorno para que puedan ser utilizadas como vías de paso por mamíferos medianos y grandes.

d) Conservación del patrimonio cultural:

- Previamente a los movimientos de tierra se realizará una prospección arqueológica superficial.
- Elaboración de una memoria de los trabajos que incluya el inventario de los yacimientos localizados y su delimitación.
- Mantenimiento de la servidumbre de paso de las vías pecuarias.

e) Control del ruido:

- En zonas aledañas a nidificaciones de aves con niveles de conservación amenazados no se realizará trasiego de maquinaria y movimientos de tierra desde febrero a septiembre.

f) Escombreras:

- Se ubicarán alejadas de cursos de agua y en suelos de baja calidad edáfica.
- La altura será acorde con la topografía del terreno.
- En la parte superior y en las partes llanas se depositará la tierra vegetal y se realizará un primer riego. Además se revegetará con arbustos y matas autóctonas.
- En las caras inclinadas se extenderá tierra vegetal y tras dar el primer riego se realizará hidrosiembra.

Se incluye además un programa de vigilancia y control durante la fase de construcción y de explotación de la carretera y realiza una estimación del coste de las medidas correctoras como: Demolición del firme, extendido de tierra vegetal y riego en pequeños taludes, acopio y extendido de tierra vegetal, hidrosiembra, prospección arqueológica, señalización de vías pecuarias y escombreras.