

dos, unas áreas claramente restringidas y una zona específica para el mantenimiento, además se tendrá especial precaución con la producción de aceites y otros residuos que pudieran generar y que estén considerados peligrosos, los cuales serán almacenados y gestionados por una entidad autorizada por la Dirección General de Medio Ambiente.

13. Para evitar problemas de encharcamientos y facilitar el drenaje de las aguas pluviales se procederá a ejecutar una red de zanjas de drenaje.

14. Los viales internos de acceso a la plataforma superior se ejecutarán en el momento necesario de su necesidad, procediéndose a su restitución ambiental (escarificado, añadido de tierra vegetal, siembra y plantación) en el momento que queden fuera de servicio.

15. Se arrancarán los eucaliptos que bordean el arroyo y serán sustituidos por árboles autóctonos de ribera. También será repoblado el cauce de dicho arroyo para evitar la erosión producida por el agua.

• Se establece un Plan de Restauración que analiza los usos potenciales de los terrenos una vez recuperados y se divide en tres etapas principales:

A) Limpieza de toda la zona, rellenado, regularización y posterior compactación de toda la superficie de la masa de residuos inertes.

B) Recubrimiento y distribución de material de relleno y acondicionamiento de la capa de tierra vegetal.

C) Revegetación.

• Por último se incluye un Plan de Vigilancia y Control que se centra en dos aspectos:

– Por un lado, en que el uso del vertedero o escombrera se emplee exclusivamente para lo que ha sido diseñado, escombros y residuos industriales inertes, pero nunca residuos tóxicos, peligrosos, hospitalarios o cualquier otro asimilable a R.S.U., ya que no está diseñado para el vertido correcto de los mismos.

– Por otro lado, cuidará escrupulosamente de hacer cumplir las fases descritas a nivel de proyecto, las medidas correctoras que propone el estudio de impacto ambiental, procurando además adaptarlas a las posibles variaciones o aspectos no considerados que puedan surgir en el transcurso de la explotación del mismo, estudiando si fuera necesario, nuevas soluciones para corregir las deficiencias.

En base a éstos, lo elementos más significativos que hay que tener en cuenta en el Plan de Vigilancia, son:

- Emisión de polvo y nivel de ruidos.
- Ubicación de instalaciones de obra.
- Tráfico de maquinaria.
- Instauración de la pantalla vegetal y revegetación (restauración).
- Plan de explotación.
- Admisión de residuos.
- Estabilidad de taludes, tanto durante la explotación de la escombrera como en su restauración.

---

**RESOLUCION de 11 de julio de 2000, de la Dirección General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Nueva carretera de unión de la Comarca de la Vera con el Valle del Jerte. Tramo: P.K. 0+000 - P.K. 13+200».**

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 se han formulado alegaciones del Ayuntamiento de Barrado, la Plataforma contra la variante sur de Barrado y Miguel Núñez Bermejo.

Las alegaciones presentadas se recogen 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 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, conva-

lidado 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 «Nueva carretera de unión de la Comarca de la Vera con el Valle del Jerte. Tramo: P.K.0+000-P.K.13+200».

#### DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada, analizados los potenciales efectos significativos que pudieran derivarse de la realización del proyecto, vistas las alegaciones presentadas, y teniendo en cuenta la subdivisión que realiza la Dirección General de Infraestructura en 2 tramos del p.k. 0+000 al p.k. 7+780 y del p.k. 7+780 al p.k. 13+200, se establecen las siguientes condiciones para cada tramo:

##### a) Tramo del p.k. 0+000 al p.k. 7+780:

La ejecución del proyecto será ambientalmente viable siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones:

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

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

2.1. El trazado se ajustará en la medida de lo posible al diseño actual de la carretera y a la orografía del terreno a fin de evitar excesivos movimientos de tierras y desbroces.

2.2. Se redactará un Estudio de Impacto Ambiental abreviado que deberá ser informado por la Dirección General de Medio Ambiente, previamente a la ejecución de canteras, graveras y zonas de préstamos, instalaciones auxiliares de obras, tales como plantas de hormigonado, parque de maquinaria, almacenes de materiales, etc., vertederos y escombreras.

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

- 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 taludes y zonas alteradas por la obra.
- Controlar el cambio de aceites y lubricación de la maquinaria y equipos, de modo que se prevengan las pérdidas y se eviten vertidos incontrolados.
- Se ejecutarán las medidas necesarias para conseguir la integración paisajística de la obra (restauración de taludes, acondicio-

namiento morfológico de superficies afectadas, plantaciones, integración de tramos abandonados, etc.)

– Los taludes se diseñarán con pendientes que aseguren su equilibrio y faciliten su revegetación. Se recubrirán con tierra vegetal una vez perfilados, sin esperar a terminar la obra, de forma que la restauración sea paralela en el tiempo a la ejecución de la obra. En los desmontes de más de 5 metros se realizarán bermas al menos cada 5 metros, que se cubrirán con tierra vegetal y se realizarán plantaciones de especies autóctonas. Además se realizarán plantaciones de especies rastreras o trepadoras adaptadas a ese tipo de suelo y climatología que tapicen los taludes.

– Las plantaciones se efectuarán en otoño, recurriéndose siempre que sea necesario a la aplicación de riegos para facilitar la germinación de las semillas. Asimismo se procederá a la reposición de marras y al seguimiento de las siembras y plantaciones realizadas.

– Se restaurarán ambientalmente los terrenos afectados por las obras accesorias.

– Se restaurarán los tramos muertos del trayecto modificado, escarificándolos, extendiendo tierra vegetal y revegetando, acondicionando alguno 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.

##### 3. Protección del sistema hidrológico.

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

##### 4. 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.

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

Para evitar el efecto barrera se sobredimensionarán las obras de drenaje, disponiendo en ellas de un paso para animales, debiendo quedar libres para el paso de la fauna silvestre. Se adecuarán los vallados a la normativa vigente, permitiendo el trasiego de la fauna silvestre. 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.

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 transplante 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.

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.

#### 6. 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.

#### 7. Seguimiento y vigilancia.

Con periodicidad mensual se remitirá a la Dirección General de Medio Ambiente un informe sobre el progreso de la obra y ejecución de las medidas correctoras de restauración, debiendo adoptar todas las indicaciones que desde estos Servicios Técnicos se sugieran para la correcta y pronta integración ambiental de la obra. 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 la documentación justificativa correspondiente, a fin de considerar la tramitación que, en su caso proceda para adecuar tales modificaciones a las exigencias ambientales.

#### b) Tramo del p.k. 7+780 al p.k. 13+200

Considerando que la ejecución del proyecto en este tramo podría ocasionar impactos ambientales severos o críticos de difícil corrección, deberán analizarse nuevas alternativas que garanticen la viabilidad ambiental del mismo.

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 julio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Mérida, 11 de julio de 2000.

El Director General de Medio Ambiente,  
LEOPOLDO TORRADO BERMEJO

### A N E X O I

#### Alegaciones presentadas

1. El Ayuntamiento de Barrado presenta alegaciones al proyecto en el tramo de paso por el municipio entendiendo que la alternativa elegida supone un considerable daño al entorno natural y una grave afección al desarrollo social y económico del pueblo.

Asimismo es preocupante el impacto paisajístico y visual que supondría la actuación en una zona de vegetación importante, El Legido y un terreno tan quebrado como La Fresneda, que son el mirador hacia el Valle del Tíetar y el Parque de Monfragüe.

2. La Plataforma contra la variante sur de Barrado presenta las siguientes alegaciones:

— Solicitan la modificación del proyecto cambiando el tramo-variante de Barrado por el tramo: travesía de Barrado, entendiendo que la primera opción tiene mayor impacto medioambiental y la alternativa proyectada supondría mayor coste económico y afectaría negativamente al sector turístico local, así como a parajes de gran valía desde el punto de vista de la vegetación.

— La nueva vía conllevará grandes taludes y terraplenes y movimientos de tierra que pueden afectar a la Garganta de Los Caños.

— La unidad paisajística actual se rompería y se alterarían las bellas panorámicas provocando un impacto visual desde la lejanía.

— Se invadiría un tramo de las veredas transhumantes de «La Cuesta» y de «El Coto».

D. Miguel Núñez Bermejo vecino de Barrado presenta las siguientes alegaciones:

— Toda la ladera que discurre entre el actual cruce de la carretera

de Arroyomolinos de la Vera y la Depuradora de aguas residuales de Barrado está tapizada por un bosque denso de robles, melojos, un castañar de grande proporciones y una mancha a la ribera de la Garanta del Caño con una cobertura vegetal extraordinaria que se hace necesario preservar.

El impacto medioambiental y visual será tremendo si se destruye este bosque que se ha mantenido durante cientos de años inalterable.

- El nuevo trazado supondrá también la rotura de diversos tramos del cordel de transhumancia de «La Cuesta».
- Por último sugiere que al ser el nuevo trazado paralelo al actual es innecesario el trazado alternativo evitando el coste medioambiental y económico que supone pudiendo mantener el trazado actual corrigiendo medidas y curvas.

#### A N E X O I I

##### Descripción del proyecto

La nueva carretera que se proyecta supone la conexión entre la carretera N-110 con la carretera EX-203, comunicando la Comarca de la Vera con la del Valle del Jerte, sin llegar hasta Plasencia.

El tramo proyectado tiene su inicio en la carretera EX-203, junto a la Ermita de la Virgen Blanca, en el término municipal de Pasaron de la Vera, y finaliza en el p.k. 13+200, en las proximidades de la Garganta del Obispo, en el término municipal de Barrado.

Las acciones que se plantean para la nueva carretera se centrarán en el ensanche de la calzada a 6 m. y dos arcones de 1 m., en los tramos que se proyectan acondicionamientos de carreteras actuales y modificación de tramos en variante en algunas zonas.

Las actuaciones en la nueva carretera, implican la realización de nuevas obras de drenaje, adecuadas a las características hidrológicas y topográficas, una de las cuales, corresponde a una estructura, que está emplazada en el p.k. 12+840.

La longitud total estimada de tramos en nuevas variantes es de 6.600 metros, con una superficie total de ocupación estimada de 151.400 m<sup>2</sup>.

La geotecnia del corredor está caracterizada por la abundancia de granitos, por lo que existen materiales de jabres para suelo seleccionado según la clasificación del PG-3, como valor para explanada.

Los principales terraplenes que se han proyectado en el trazado de la nueva carretera, se estabilizarán mediante el denominado Meca-

mur (muro ecológico), que es una estructura de sostenimiento para terrenos en desnivel.

La estabilidad interna del muro se consigue mediante el armado del terreno utilizando georredes de polietileno de alta densidad. La estabilidad superficial del frente del macizo, se obtiene por las plantaciones que se realizan en la superficie del talud, una vez concluida la obra.

La plantación de las especies adecuadas a cada entorno y en la época propicia, favorecen la colonización del talud, integrándose en el paisaje circundante.

La medición total de los terraplenes que se han proyectado con tratamiento de estructuras de «muro ecológico» es de 16.993,6 m<sup>2</sup>.

#### A N E X O I I I

##### Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

El Estudio de Impacto Ambiental comienza con un resumen de los antecedentes administrativos del proceso de Evaluación de Impacto Ambiental que se inició con la realización del Estudio de Impacto Ambiental del Estudio Informativo en el que se planteaban dos corredores, norte y sur, analizando cuatro alternativas de trazado para cada corredor básico y seleccionando el trazado de la alternativa A-5 en el corredor sur.

El segundo capítulo incluye la descripción del proyecto con el nuevo corredor de la alternativa seleccionada.

En la descripción del medio se desarrollan aspectos de los factores más representativos, clima, hidrología, vegetación, fauna, paisaje y medio socioeconómico.

Se realiza un análisis y valoración de impactos sobre cada factor especificando en cada tramo la magnitud del impacto geomorfológico (derivados de desmonte o terraplén), hidrológico y sobre la vegetación.

Para corregir los impactos detectados se efectúa una propuesta de restauración ambiental que incluye sobre todo la revegetación de taludes en terraplén y el tratamiento de envejecimiento artificial en los taludes en desmonte.

Asimismo se propone la creación de pantallas arbóreas con el fin de ocultar los principales terraplenes y estructuras y conseguir una mayor integración paisajística de las obras.

El presupuesto de medidas correctoras y revegetación asciende a 15.475.961 (quince millones cuatrocientas setenta y cinco mil novecientas sesenta y una) pesetas.

Se incluyen planos con la representación de las áreas de aplicación de medidas correctoras y por último se incluye un programa de vigilancia ambiental que detalla el seguimiento y control de la fase de obras y de construcción.

**RESOLUCION de 12 de julio de 2000, de la Dirección General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de extracción de 103.585 m<sup>3</sup> de áridos en el río Guadiana en el término municipal de Valverde de Mérida.**

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 57, de fecha 18-5-2000. 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 extracción de 103.585 m<sup>3</sup> de áridos en el río Guadiana, en término municipal de Valverde de Mérida.

**DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL**

Examinada la documentación presentada y analizados los posibles 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.

1.—Se ejecutarán todas las medidas preventivas, compensatorias y correctoras definidas en el Estudio de Impacto Ambiental, que se incluyen en el Anexo II, en tanto no entren en contradicción con el condicionado del presente informe.

2.—Entre los meses de marzo y julio, ambos inclusive, no se realizarán extracciones en el cauce y márgenes del río.

3.—No se extraerán los áridos correspondientes a los perfiles P-0 y P-25.

4.—Se prohíbe la extracción con dragalinas.

5.—Respetar íntegramente las servidumbres existentes.

6.—Previamente al comienzo de cualquier excavación deberá procederse a la retirada selectiva de la tierra vegetal existente, amontonándose en caballeros con el objeto de utilizarse en las labores de restitución final de la cubierta edáfica y como apoyo a la restauración vegetal de la nueva ribera.

7.—La maquinaria deberá estar en todo momento a punto, con el fin de minimizar los impactos por ruidos, emisión de gases y humos de combustión. Sólo estará en contacto con la lámina de agua la pala de la retro-excavadora.

8.—El mantenimiento de la maquinaria se efectuará en un lugar adecuado para ello. Los aceites usados deberán ser retirados por uno de los tres gestores homologados por la Dirección General de Medio Ambiente: Emgrisa, Retra-Oil o Pedro Miranda.

9.—Los camiones no superarán los 40 Kms./hora con el fin de disminuir en lo posible los niveles sonoros y pulvigenos emitidos a la atmósfera. Los áridos se transportarán en la caja del camión siempre cubiertos por una malla tupida asegurada, con objeto de impedir su vertido o su emisión a la atmósfera.

10.—Regar los caminos y las pistas de acceso para así evitar la excesiva emisión de polvo a la atmósfera.

11.—A medida que vayan acondicionándose los taludes y demás áreas ocupadas, se verterá y extenderá la tierra vegetal (previamente acopiada) con el fin de facilitar el arraigo de la vegetación.

12.—Ir perfilando los taludes de la nueva margen con pendientes