

RESOLUCIÓN de 4 de abril de 2002, de la Dirección General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la nueva autovía autonómica entre Navalmoral de la Mata y Plasencia.

El R.D. Legislativo 1.302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el R.D. Ley 9/2000 de 6 de octubre y por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, cuyos preceptos tienen el carácter de legislación básica estatal a tenor de lo dispuesto en el artículo 149.1.23ª. de la Constitución; y su Reglamento de ejecución aprobado por R.D. 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización, o en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

El proyecto de construcción de la Nueva autovía autonómica entre Navalmoral de la Mata y Plasencia pertenece a los comprendidos en el Anexo I de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, por el que se modifica el R.D. legislativo 1.302/1986.

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento, el Estudio de Impacto Ambiental fue sometido al trámite de información pública junto con el Estudio Informativo, mediante anuncio que se publicó en el D.O.E. nº 7 de fecha 17 de enero de 2002. En dicho período de información pública se han presentado alegaciones por parte de Ayuntamientos, partidos políticos, administraciones públicas, asociaciones ecologistas y particulares, la mayoría de ellas relacionadas con la ocupación de fincas con explotaciones ganaderas, la afición a instalaciones, problemas de accesibilidad y alteración de negocios particulares.

En el Anexo I se incluyen las alegaciones relacionadas con temas ambientales así como las consideraciones que sobre las mismas ha realizado la Dirección General de Medio Ambiente. 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 Consejería de Agricultura y Medio Ambiente, de la Junta de Extremadura, en el ejercicio de las atribuciones conferidas en el artículo 1º 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 Ambien-

tal, sobre el “Estudio Informativo de la nueva autovía entre Navalmoral de la Mata y Plasencia”.

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada y analizados los potenciales efectos significativos que pudieran derivarse de la realización del proyecto, se considera ambientalmente viable la alternativa Centro I siempre que se apliquen las medidas correctoras relacionadas en el Estudio de Impacto Ambiental, que no entren en contradicción con las incluidas en esta declaración, y se adopten las siguientes condiciones:

1. Medidas generales:

— Se redactará un proyecto de vertido de tierras sobrantes y préstamos de áridos en el que se incluirá un Estudio de Impacto Ambiental que deberá ser evaluado por la Dirección General de Medio Ambiente. En el proyecto se incluirá la restauración de antiguas canteras y vertederos existentes en la zona que puedan utilizarse para el depósito de tierras sobrantes y no se contemplarán préstamos en el cauce y zona de servidumbre del río Tiétar.

— Se presentará un Estudio de Impacto Ambiental previamente a la ejecución del área de servicio, instalaciones auxiliares de obras como plantas de hormigón y aglomerado, parque de maquinaria, almacenes de material, etc.

— Se estudiará y valorará la posibilidad de reducir la superficie ocupada por los enlaces para minimizar la zona de ocupación de la vía.

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

— 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 aquélla.

— 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, acondicionamiento morfológico de superficies afectadas, plantaciones, 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 simultánea a la ejecución de la obra. En los desmontes de más de 7 metros se realizarán bermas al menos cada 7 metros, que se cubrirán con tierra vegetal y se realizarán hidrosiembras con una mezcla de gramíneas y leguminosas y plantaciones de especies arbustivas autóctonas.

— 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 llevará a cabo el seguimiento de las siembras y plantaciones realizadas procediéndose a la realización de resiembras y reposición de marras cuando sea necesario.

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

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 elevados de inmisión 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 vehículos y maquinaria utilizados en el trabajo mediante su continua puesta a punto, y la generación de ruidos con la utilización de silenciadores y/o apantallamientos acústicos. Se realizarán estudios de ruidos para determinar la ubicación de pantallas antirruido y evitar las molestias durante la fase de explotación.

5. Protección de la fauna y flora:

En los primeros kilómetros la autovía atraviesa una importante zona húmeda desde el punto de vista ambiental considerándose insuficiente la red de drenaje proyectada para interconectar ambos lados de la vía de forma que permita el trasiego de la fauna silvestre asociada a este tipo de ecosistema. Por ello deberán colocarse entre los p.k. 0+000-5+400 y 38+800-40+700, tubos de hormigón de 1800 mm, aproximadamente uno por cada 500 metros, que se adecuarán como pasos para la fauna asociada a zonas húmedas.

Los caños actuales serán tenidos en cuenta para la ubicación de los nuevos, de forma que éstos mantengan la situación de los ya existentes, favoreciendo las costumbres adquiridas en su utilización por la fauna de la zona.

En los p.k. 14+700, 18+750, 23+200 y 27+650 y en todos los puntos donde queden a un lado y otro de la autovía charcas o zonas húmedas deberán quedar comunicadas al menos por tubos de hormigón de 1.800 mm. para permitir el trasiego de la fauna asociada.

Se evitará en lo posible afectar a las zonas húmedas permanentes y las que se vean afectadas se restituirán en las cercanías del antiguo humedal.

Se adecuarán para permitir el libre tránsito de la fauna los pasos superiores proyectados situados en los p.k. 15+000, 16+300, 18+550, 25+350, 31+900 y 33+300, de la forma que se establece en el Estudio de Impacto Ambiental mediante la revegetación con especies autóctonas y colocación de vallas de madera.

Todos los pasos, tanto inferiores como superiores excepto los de caminos o carreteras asfaltadas, incluidos los pasos de cauces, serán revegetados en sus embocaduras con especies autóctonas. Los pasos inferiores que por sus características no tengan suficiente iluminación llevarán lucernarios naturales mediante apertura de laterales.

Previamente a la corta del arbolado se comunicará a la Dirección General de Medio Ambiente para su valoración e informe, el número de ejemplares, especies y tamaños que se considera necesario cortar y las medidas correctoras que se abordarán, que deberá incluir el trasplante de aquellos árboles que sean susceptibles de ser transplantados y la restitución de los que sea necesario cortar en una proporción de diez por uno en áreas donde sea viable su plantación.

En la revegetación se emplearán especies que se encuentren en el subsector biogeográfico Talaverano-Placentino. En concreto se proponen en el proyecto dos especies muy alejadas de esta zona que no deberían utilizarse como son la adelfa (*Nerium oleander*) y la gayumba o retama de olor (*Sparcium junceum*).

Para repoblar zonas con suficiente humedad edáfica se emplearán preferentemente las siguientes especies, ordenadas de mayor a menor lejanía del agua: pino resinero (*Pinus pinaster* var. Bajo Tiétar), roble (*Quercus pyrenaica*), quejigo (*Quercus faginea*) donde se detecte su presencia en los alrededores y el acuífero inferior lo permita, almeces (*Celtis australis*), fresnos (*Fraxinus angustifolia*), tamujo (*Securinega tinctoria*) y retamas de las especies *Cytisus multiflorus* y *Retama sphaerocarpa*.

En la fase de construcción del proyecto, se adoptarán las medidas oportunas para proteger la fauna y la vegetación de la zona evitando, siempre que sea posible, la realización de voladuras y perforaciones dentro de la época de reproducción y cría, comprendida entre el 1 de marzo y el 15 de junio. En el caso de que se produzcan nidificaciones eventuales de especies protegidas no censadas se estudiarán las medidas a adoptar por la Dirección General de Medio Ambiente.

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, vías vecinales y acceso a fincas atravesadas por el proyecto.

7. Vías pecuarias:

De acuerdo con lo indicado en la Ley 3/1995 de 23 de marzo de Vías Pecuarias y en el Decreto 49/2000 de 8 de marzo por el que se establece el Reglamento de Vías pecuarias y con el informe de la Sección de Vías Pecuarias de la Dirección General de Estructuras Agrarias se deberá asegurar la integridad superficial de las vías pecuarias, la continuidad del tránsito ganadero y la idoneidad de los itinerarios para el resto de los usos compatibles y complementarios.

8. Patrimonio:

Tal y como se indica en el informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural durante todo el proceso de movimiento de tierras se contará con la supervisión de uno o más arqueólogos para evitar posibles daños a yacimientos conocidos o desconocidos que en el transcurso de las obras pudieran aparecer, debiendo acatar lo indicado en el art. 54.1 de la Ley 2/99 de Patrimonio Histórico y Cultural de Extremadura.

9. Medidas compensatorias:

Como compensación a los impactos negativos derivados de esta actividad se realizarán charcas en diferentes puntos a lo largo del trazado, principalmente en la cercanía de los pasos de fauna, se revegetarán con especies autóctonas todos los cauces interceptados por la nueva obra, y se realizarán estudios sobre atropellos de fauna silvestre y doméstica y sobre la utilización de los diferentes pasos de fauna proyectados con el fin de poder determinar su eficacia y establecer modificaciones en caso de que sea necesario. Estos estudios deberán ponerse en conocimiento de la Dirección General de Medio Ambiente

10. Seguimiento y vigilancia.

De acuerdo con el art. 25 del R.D. 1.131/1988 por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del R.D. Legislativo 1.302/1986 de Evaluación de Impacto Ambiental, corresponde a los órganos competentes por razón de materia, facultados para el otorgamiento de la autorización del proyecto, el seguimiento y vigilancia del cumplimiento de lo establecido en la Declaración de Impacto Ambiental, debiendo comunicar cualquier incidencia a la Dirección General de Medio Ambiente.

Por ello, la asistencia técnica que se contrate realizará el seguimiento y la vigilancia de las obras comprobando que se ajustan a lo establecido en el proyecto y en lo dispuesto en esta Declaración de Impacto Ambiental, verificará el cumplimiento de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias, y comprobará su eficacia estableciendo, en su caso, medidas adicionales. Con periodicidad mensual, se remitirá a la Dirección General de Medio Ambiente un informe sobre el desarrollo de la obra y la ejecución de las medidas correctoras de restauración, debiendo adoptar todas las indicaciones que, desde el Servicio de Protección Ambiental, 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 ejecución y desarrollo de la revegetación, procediendo a la reposición de las marras que se produzcan en dicho periodo.

Previamente al inicio de las obras deberán obtener las autorizaciones y/o informes necesarios de los organismos que correspondan.

Si se produjesen modificaciones sensibles en la solución adoptada, deberá remitirse a la Dirección General de Medio Ambiente la documentación justificativa correspondiente, a fin de considerar la tramitación que proceda para adecuar tales modificaciones a las exigencias ambientales. Si el inicio de las obras se retrasara más de tres años desde la fecha de publicación de esta Declaración de Impacto Ambiental se procederá a su revisión.

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 1.302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental (modificado por la Ley 6/2001 de 8 de mayo).

Mérida, 4 de abril de 2002.

El Director General de Medio Ambiente,
LEOPOLDO TORRADO BERMEJO

ANEXO I

ALEGACIONES PRESENTADAS Y CONSIDERACIONES DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE

• Alegaciones presentadas por ADENEX.

ADENEX alega en primer lugar que no considera necesaria la autovía siendo la carretera actual suficiente para cubrir el tráfico actual y futuro, aunque el trazado elegido y las medidas correctoras propuestas la hacen respetuosa con el medio ambiente, pudiendo mejorarse modificando ligeramente el trazado y reduciendo las superficies ocupadas por la mediana y varios enlaces. Valoran la alternativa Centro I como la más aceptable, aunque entre el p.k. 24,4-44,0 debería seguir el trazado actual en todo su recorrido o en la mayor longitud posible, especialmente entre los p.k. 29 y 34 donde se atraviesan las dehesas de Fresnedoso y entre el 36 y 44 donde afecta a valiosos terrenos agrícolas y ganaderos de Malpartida de Plasencia. La mediana podría reducirse a la mitad con lo que se respetarían 25 Has. de terreno útil para la agricultura y la ganadería. Solicita que se instalen pasos eficaces para la fauna al menos cada kilómetro. Indican también que deberá tenerse el mayor rigor a la hora de ubicar la escombrera. Consideran muy adecuadas y completas las medidas correctoras pero sería necesario vigilar su realización. Solicitan que se aumente el número de trasplantes al máximo posible, que se reduzca el enlace con la N-V, rechazan las alegaciones de los Ayuntamientos de Plasencia y Navalmoral de la Mata en lo referente a la construcción de una doble calzada en la carretera Plasencia-Trujillo y solicitan que se cambie de ubicación el enlace a Monfragüe del Puente de la Bazagona a la margen izquierda del río Tiétar.

La posibilidad de ajustar el nuevo trazado a la carretera actual entre los p.k. 29+800-34+500, está limitada por la necesidad de atravesar el río Tiétar con el mínimo impacto sobre la fauna, vegetación y paisaje, por respetar la total integridad de los pinares del Tiétar, por la ubicación del yacimiento arqueológico del Haza y por el trazado de una línea eléctrica de muy alta tensión. La reducción de anchura de las medianas implicaría la instalación de protecciones laterales a lo largo de todo el trazado lo que encarecería notablemente la ejecución del proyecto y supondría un grave peligro de colisión en caso de accidente. En cuanto a la superficie de ocupación de los enlaces, se establece como medida correctora en esta declaración que se estudiará y valorará la posibilidad de reducir la ocupación de los enlaces.

El número de pasos eficaces para la fauna, entre los que se incluirían pasos de caminos, vías pecuarias y las diferentes obras de drenaje, se consideran en la mayoría del tramo suficientes, aunque en la presente declaración se indican que se deberán

construir una serie de pasos nuevos en zonas donde no había proyectados, que se ampliarán otros y que se procederá a su revegetación.

Con respecto a la escombrera se incluye como medida correctora en esta Declaración la necesidad de redactar un proyecto de vertido de tierras sobrantes que incluirá un Estudio de Impacto Ambiental que deberá ser evaluado por la Dirección General de Medio Ambiente.

En la Declaración también se establecen las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias, mediante la contratación de una asistencia técnica que realice el seguimiento de la aplicación de las medidas correctoras, debiendo remitir a la Dirección General de Medio Ambiente informes periódicos.

En cuanto al transplante se incluye como medida correctora en la declaración que se transplantarán aquellos árboles que sean susceptibles de ser transplantados, restituyendo en una proporción de diez por cada uno los que sea necesario cortar.

La Dirección General de Medio Ambiente considera que cambiar la ubicación del enlace a Monfragüe a la margen izquierda produciría una mayor afección al ecosistema de ribera del río Tiétar.

• Alegaciones presentadas por la Sociedad Española de Ornitología (SEO).

La Sociedad Española de Ornitología considera que la alternativa Centro I elegida es la que menor impacto supondrá, aunque el tramo entre los p.k. 24 al 44 que son de nueva planta deberían aprovechar al máximo la carretera ya existente y evitar la afección a dos zonas de gran valor ambiental: una colonia de Garza real situada junto al río Tiétar y unas zonas de campeo de Cernícalo primilla y Elanio azul al sur de Malpartida de Plasencia cerca de los límites del Parque de Monfragüe. Propone además disminuir la superficie de afección mediante la reducción de la mediana a la mitad y la sustitución de algunos enlaces por otros de menor tamaño. Añade que vigilará el estricto cumplimiento de las medidas correctoras como la situación de vertederos y escombreras, repoblaciones con 10 árboles autóctonos por cada pie talado, transplante de al menos el 10% del arbolado adyacente a la autovía, revegetación de taludes y su mantenimiento, y adecuación de los 40 pasos contemplados a lo largo del trazado para que sean eficaces como pasos para la fauna.

La Dirección General de Medio Ambiente considera que la ubicación propuesta para el paso de este río no causará molestias a la avifauna. La colonia de Garza real que cría junto al río Tiétar se sitúa a una distancia suficiente para que la autovía, tanto en su fase de construcción como de explotación, no cause molestia alguna sobre dicha colonia.

En cuanto la afección a las dehesas situadas al sur de Malpartida de Plasencia y próximas al Parque de Monfragüe, es inevitable que el trazado de una autovía rodee cualquier núcleo de población, dejando un espacio suficiente para que no se produzca su estrangulamiento. La normativa relativa a la construcción de autovías establece además un radio mínimo de curvatura, siendo éste un condicionante obligatorio a la hora de proyectar un trazado. En el caso de Malpartida de Plasencia debido a sus expectativas de crecimiento y la numerosa cantidad de cruzamientos de otras vías de servicios e infraestructuras, no es posible acercarse más al trazado al núcleo urbano. En cuanto a la proximidad del Parque Natural de Monfragüe, ya se desestimó el trazado del corredor sur que era el que más se aproximaba al Parque y por tanto el que mayores molestias causaría a las especies de gran valor que alberga.

El resto de las alegaciones se consideran contestadas al responder a las alegaciones de ADENEX.

• Alegación presentada por D^a Ana María Alcalde Oñate.

D^a Ana María Alcalde Oñate, propietaria de las fincas “Cerro Alto de San Esteban” y “Baldío de San Esteban”, indica que el Estudio de Impacto Ambiental adolece de abundantes defectos de fondo y forma ya que ignora la importancia del tipo de ecosistema (dehesa) sobre el que se ejecutará la obra, el inventario ambiental es escaso, no se describen las interacciones ecológicas o ambientales, la identificación y valoración de impactos presenta lagunas y errores, no se expresa la adopción de medidas protectoras, correctoras o de restauración y no se ha redactado el programa de vigilancia ambiental. Igualmente alega que no ha merecido interés la importancia de la dehesa en el entorno del Parque de Monfragüe esencial para el mantenimiento de su equilibrio. Añade también una serie de consideraciones sobre el efecto barrera para las poblaciones silvestres y la ganadería extensiva, sobre las vías de servicio como menoscabo para la gestión y seguridad del ecosistema, sobre los impactos paisajístico, al atravesar dehesas de gran belleza, visual y acústico y sobre los ejemplares de encinas y alcornoques que afectará la autovía.

La Dirección General de Medio Ambiente considera que el Estudio de Impacto Ambiental está redactado a tenor del contenido exigido por el R.D. 1.131/1988 y del Decreto 45/1991, estando reco-

gida su estructura en el punto 1.2 del estudio. Presenta un contenido de 345 páginas a doble edición en A-3 lo que supone 690 páginas en A-4, y 46 planos, estando recogido como anejo 12 del Estudio Informativo en un tomo independiente.

La dehesa es la unidad mayor valorada junto con los bosques de ribera como se expone en el apartado 3.1.2.2. y el apartado 4.2.2. donde se dice textualmente “Dehesas de Encinas y Alcornoques ...son formaciones boscosas, esclerófilas, de óptimo mediterráneo...se trata de las formaciones más importantes de la zona por el valor botánico y ecológico de las especies que la presiden”.

El inventario ambiental incluye la descripción de todos los factores ambientales esenciales.

En el apartado 2 se exponen las acciones del proyecto tanto en su fase de construcción, como de explotación y en el apartado 5.1 se vuelven a exponer éstas, además de un listado de los efectos causados por las acciones y dos matrices causa-efecto (una para cada fase). Además de los apartados antes mencionados la identificación y valoración de impactos (apartado 5) se completa con la valoración de cada uno de los impactos originados por la fase de construcción (apartado 5.2.1), por la fase de explotación (apartado 5.2.2) y la valoración ponderada (apartado 5.2.3.4) para cada una de las alternativas. En cada uno de los impactos se procede a su descripción, se relacionan las acciones y sus efectos causados sobre el factor, se caracteriza el impacto, se valora sin medidas correctoras y se establece un análisis comparativo de las valoraciones de las tres alternativas. Posteriormente se establecen las medidas correctoras y se vuelven a valorar las tres alternativas. La caracterización y valoración del impacto se realiza conforme a lo dispuesto en el R.D. 1.131/1998, según la metodología de Gómez Orea y Análisis Multicriterio.

En cuanto a las medidas protectoras, correctoras o de restauración, en el apartado 5.2.3.3 “Valoración de los Impactos con medidas correctoras” se relacionan las distintas medidas correctoras y compensatorias de cada impacto ambiental. El apartado 6 se dedica íntegramente a la descripción de todas y cada una de las medidas correctoras de cada impacto originado por cada fase, sus presupuestos y sus planos. En total a la descripción de las medidas se le dedican 28 páginas, y 23 planos, siendo el presupuesto estimado para la ejecución de las mismas en la alternativa seleccionada de dos millones catorce mil cuarenta y cuatro euros con ochenta céntimos (2.014.044,8 euros).

El Programa de Vigilancia es ampliamente recogido en el apartado 7 del Estudio de impacto. Este se divide en tres capítulos: Objetivos y responsables, Metodología e informes. Su ejecución está valorada en ciento cincuenta mil doscientas cincuenta y tres euros y tres céntimos (150.253,03 euros).

La importancia de la dehesa ha sido contestada anteriormente. En lo referente al Parque Natural y entorno de Monfragüe, ya en el Estudio previo de la fase A, cuyas conclusiones se recogen en el Estudio de Impacto Ambiental, se desestimó el trazado de la autovía por el corredor sur debido a que discurriría próximo al Parque Natural. Sobre la importancia de este espacio natural y su entorno se hace referencia a lo largo de varios apartados del Estudio (3.1.2, 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 5.2.28).

En cuanto al efecto barrera ya ha sido contestado en alegaciones anteriores.

Respecto al impacto paisajístico en el Estudio se refleja que el trazado de la autovía discurre mayoritariamente por zonas de interés paisajístico. En el cuadro dedicado al número de hectáreas afectadas de cada unidad paisajística, recogido en el apartado 5.2.1.7 la unidad de dehesa es la mayor afectada. En las medidas correctoras se propone un gran abanico de medidas tendente a la revegetación o instauración de una nueva cubierta y pantallas vegetales, que además son recogidas en nueve planos, siendo el presupuesto de medidas correctoras del impacto sobre el paisaje el que mayor porcentaje de presupuesto tiene, con un total de seiscientos treinta y tres mil setecientos cincuenta y tres mil euros y tres céntimos (633.753,03 euros).

En cuanto al impacto visual y acústico en las medidas correctoras en la fase de explotación se recoge la instalación de 5 pantallas antirruído artificiales y 1 natural, además de 7,5 has. de pantallas arbóreas. También en las medidas correctoras de esta declaración se incluye la realización de estudios de ruidos durante la fase de explotación y la adopción de las medidas necesarias en cada caso.

En relación con el impacto sobre la vegetación las medidas propuestas en el Estudio de Impacto Ambiental y en esta declaración se consideran suficientes para minimizar los impactos sobre la vegetación.

- Alegación presentada por D. Joaquín Alcalde de Oñate.

D. Joaquín Alcalde de Oñate, propietario de la dehesa “el carrascal” alega la creación de un efecto barrera perjudicial para la fauna silvestre y la de las explotaciones agropecuarias, un deterioro del ecosistema de la dehesa y la producción de un impacto negativo por los ruidos del tráfico y su visibilidad.

Estos puntos se consideran contestados al responder a las alegaciones de ADENEX y de D^a Ana M. Alcalde Oñate.

- Alegación presentada por D. Santiago Alcalde Oñate.

D. Santiago Alcalde Oñate, propietario de la finca “El Carrascal” indica que se producirá una afección grave en su calidad ambien-

tal por el impacto negativo en el paisaje y por los ruidos para lo que propone bajar un metro la cota de la vía e instalar una pantalla antiacústica y vegetal y restaurar con vegetación autóctona las isletas, trincheras y terraplenes.

Todas estas alegaciones se consideran respondidas adecuadamente en la contestación a la alegación de D^a Ana M. Alcalde Oñate.

- Alegación presentada por D^a Pilar Güell y Martos

D^a Pilar Güell y Martos, titular de la finca “Las Cabezas”, expone además de los problemas de comunicación para el ganado que genera la autovía al atravesar la finca, la creación de impactos consecuencias del tráfico.

Estas alegaciones se consideran también contestadas en la respuesta a la alegación de D^a Ana M. Alcalde Oñate.

- Alegaciones presentadas por D^a Isabel Sánchez-Ocaña López de Berges.

D^a Isabel Sánchez-Ocaña López de Berges, usufructuaria de la finca “Vega de Calera” o “Fresnedoso de la Calera”, alega que la cercanía de la autovía a las instalaciones de la finca reduce su funcionalidad como consecuencia de las emisiones de polvo y ruidos que pueden molestar a personas y animales, parte de las cuales ya han sido contestadas.

En relación con el impacto sobre la atmósfera a causa del polvo durante la fase de construcción (apartado 6.2), está previsto el riego con camión cuba de viales de obra y otras superficies desnudas, además de la pronta revegetación a base de hidro-siembra de herbáceas de estas superficies.

- Alegación presentada por D^a M^a del Rosario Sánchez-Ocaña López de Berges.

D^a M^a del Rosario Sánchez-Ocaña López de Berges, propietaria de la finca “Fresnedoso de la Calera”, expone la posibilidad de modificar el trazado a la altura del p.k. 31+350-32+400 para separarse de la vivienda y edificaciones anexas. Alega que el trazado discurre por terreno adhesionado con notables ejemplares de encina y alcornoque en óptimo estado productivo en la mejor zona de la finca. La cercanía de la autovía a la vivienda afectaría muy negativamente por su impacto visual, emisiones de polvo y ruidos y pérdida de intimidad.

Todas estas alegaciones se consideran respondidas al contestar a las alegaciones anteriores.

- Alegación presentada por D. José Ignacio Gutiérrez Cueto.

D. José Ignacio Gutiérrez Cueto hace constar que la autovía y vías

de servicio afectarán a numerosas encinas y alcornoques, punto que ha sido contestado ya en diversas alegaciones en el apartado de revegetación.

- Alegaciones presentadas por D. José Pérez Curto

D. José Pérez Curto, propietario afectado, expone que con el trazado elegido se desaprovecha la oportunidad de alejar la vía de la zona de Influencia del Parque de Monfragüe y de los pina-

res próximos. Una modificación llevaría la autovía más hacia el norte acercándola a los núcleos de población y permitiría cruzar el río Tiétar por la zona más estrecha.

La Dirección General de Medio Ambiente considera que la alternativa elegida se aleja lo suficiente del Parque Natural de Monfragüe y de los Pinares del río Tiétar, causando la alternativa Norte una mayor afección a zonas de elevado valor ambiental.

ANEXO II DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto de la nueva autovía de conexión entre Navalmoral de la Mata y Plasencia está situado en la provincia de Cáceres, entre las poblaciones de Navalmoral de la Mata y Plasencia con una longitud aproximada de 53 km. La actual carretera que une Navalmoral de la Mata con Plasencia denominada EX-108 tiene una sola calzada con dos carriles de 3,50 metros y arceños de 1,00 metro. Se pretende que sea un eje de conexión este-oeste, entre las autovías de Extremadura N-V y la futura Ruta de la Plata N-630.

No existe ninguna travesía urbana pero discurre próxima a las poblaciones de Navalmoral de la Mata, Casatejada, Saucedilla, Majadas, La Bazagona, Malpartida de Plasencia y Plasencia.

La longitud de la alternativa seleccionada, Centro I, es de 53,308 km. Los parámetros generales son los siguientes

- Sección-tipo:
 - Calzada, constituida por dos carriles de 3,50 m. cada uno.
 - Arceños exteriores de 2,50 m.
 - Arceños interiores de 1,00 m.
 - Una berma de tierra en la plataforma de 1,00 m.
 - Ancho de la mediana de 10,00 m.
- Pendiente de cunetas 6:1.

- Radio mínimo de 7.000 metros en puntos singulares, siendo la mayoría entre 1.500 y 7.000.

- Acuerdos parabólicos con parámetros convexos Kv 30.780 y cóncavos Kv 9.801. Se dispondrá una vía lenta en la margen izquierda entre el p.k. 48.700 y 50.800.

- Las estructuras superiores irán construidas a base de vigas tipo losa y las inferiores de tipo cajones y pórticos en el paso de camiones, paso de carreteras y vías pecuarias con un marco de 5,00 x 5,00.

- Construcción de un viaducto para el paso del río Tiétar.

- Posibilidad de construcción de dos áreas de servicio.

- Será necesaria la habilitación de al menos una escombrera con capacidad de 1 millón de m³.

- Será necesaria la utilización de préstamos ubicados en diferentes puntos en las proximidades de la traza.

La alternativa seleccionada, Centro I, discurre por el corredor seleccionado en la Fase A, consistente en una banda de terreno de unos 2 km. de ancho, que envuelve a la actual carretera EX-108 desde el enlace de ésta con la autovía N-V cerca de Navalmoral de la Mata hasta la intersección con la N-630, en las proximidades de Plasencia.

ANEXO III

RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El Estudio de Impacto Ambiental viene recogido como en el Anexo N° 12 del Estudio Informativo estructurándose en nueve capítulos: introducción, descripción del proyecto y sus acciones, descripción de las alternativas propuestas y justificación de las soluciones adoptadas, inventario ambiental, identificación, descripción y valoración de los impactos, medidas correctoras, programa de vigilancia ambiental, descripción de la alternativa seleccionada y documento de síntesis.

En la introducción se exponen los antecedentes y situación de la obra, describe la estructura del Estudio de Impacto Ambiental y resume las consultas realizadas en la Fase A. En esta fase, con fecha 5 de septiembre de 2001 se envió el Estudio Informativo a Organismos oficiales como Junta de Extremadura (Consejería de Agricultura y Medio Ambiente y Junta Rectora del Parque Natural de Monfragüe) y la Universidad de Extremadura (Facultad de Filosofía y Letras y Facultad de Ciencias) y a Asociaciones Ecologistas (Adenex, SEO, Ecologistas en Acción, Aprocnex, Kaerques, Grupo Naturalista Monfragüe y Colectivo Alimoche), con el fin de que pudiesen realizar posibles alegaciones para poder caracterizar y seleccionar las distintas alternativas de trazado y así desarrollarlas en la Fase B. Se recibieron alegaciones de Adenex, SEO, Dirección General de Estructuras Agrarias, Universidad de Extremadura y Dirección del P.N. de Monfragüe.

En el segundo capítulo "Descripción del proyecto y sus acciones" se enumeran las características generales del proyecto (longitud, sección tipo, pendiente, radios, acuerdos parabólicos, vías lentas, estructuras, viaducto, área de servicio y área de mantenimiento, escombreras y prestamos) y la descripción de los tres corredores seleccionados. En la Fase A se plantearon tres corredores básicos de estudio, con alguna pequeña variante dentro de alguno de ellos, denominados:

Corredor Centro:

Centro I: aprovecha el corredor de la EX-108 y conecta con la N-630.

Centro II: trazado en variante y conexión con la N-630.

Centro III: trazado en variante y conexión con la N-630.

Centro IV: trazado en variante y conexión con la N-630.

Centro V: trazado con variante entrada en Plasencia.

El corredor Centro consiste en una banda de terreno de unos 2 km. de ancho que envuelve la actual carretera EX-108, desde el enlace con la autovía N-V en Navalmoral de la Mata hasta la intersección con la N-630, próximo a Plasencia.

Dentro de este corredor se han estudiado diversas alternativas de trazado, siendo una de ellas el posible aprovechamiento de la actual carretera Ex-108 como calzada, además de otras soluciones que dejarían a ésta como vía de servicio.

El corredor Centro se ensancha a su paso por el río Tiétar para evitar afectar el Pinar de la Bazagona, donde se estudiarán alternativas por el norte de éste, pasando entre el actual puente de la carretera y el antiguo, así como por el sur, entre la Bazagona y la línea del ferrocarril.

Se ha estudiado además su enlace en la circunvalación de Plasencia aprovechando el trazado de la carretera que une Plasencia con Malpartida de Plasencia.

Corredor Norte:

Norte I: con conexión con la N-630.

Norte II: con entrada en Plasencia.

Tiene un trazado común con el corredor Centro hasta el Km. 16 de la actual EX-108, donde se separa de éste en dirección noroeste. Es el itinerario más directo entre el núcleo urbano de Plasencia y Navalmoral, por lo que una de las posibilidades de este corredor es que enlace con el casco urbano de Plasencia aprovechando la entrada de la actual Ex-203.

No obstante, como es importante desde el punto de vista de la funcionalidad su conexión con la N-630 futura autovía Ruta de la Plata, así como prever la posible continuación de la autovía autonómica en dirección a Coria, se ha estudiado su conexión con el corredor centro, rodeando Malpartida de Plasencia por el este.

Corredor Sur:

Es una banda de aproximadamente 2 Km. de ancho que rodea Casatejada por el sur, y Saucedilla por el norte, salva las zonas protegidas Campo Arañuelo y discurre hasta unirse con el corredor Centro al sur de Malpartida de Plasencia, siempre paralelamente y al sur de la línea de ferrocarril Madrid-Cáceres.

En el último punto del segundo capítulo se incluyen las relaciones de acciones susceptibles de producir impacto durante la fase de construcción (expropiaciones, desbroces, movimiento de tierras, tráfico de maquinaria, escombreras, vertidos de residuos de obra, instalaciones de obra, asfaltados y hormigonados, accesos y viales de obra, desvío de tráfico, acopio de materiales, mano de obra, préstamos e inversión) y durante la fase de explotación (traza,

tránsito de vehículos, enlaces, señalización, vallado, áreas de servicio, drenes, mantenimiento y pasos elevados).

En el tercer capítulo “Descripción de las alternativas propuestas y justificación de las soluciones adoptadas” se exponen cada una de las alternativas estudiadas en la Fase A para cada uno de los corredores.

En el corredor Centro se han estudiado cinco alternativas de trazado:

Alternativa Centro I: Tiene una longitud total de 51.666 metros. Consiste básicamente en aprovechar la superficie de ocupación de la carretera EX-108 actual, dotándola de las características de autovía. Esto se consigue en gran parte del recorrido salvo en zonas puntuales como son el paso del río Tiétar, en el que se proyecta un nuevo puente entre la actual carretera y el antiguo, y en el paso de Malpartida de Plasencia que se hace en variante, al sur de población.

Alternativa Centro II: Tiene una longitud total de 51.560 metros. Consiste en un nuevo trazado en general por la margen de la actual EX-108, es decir, por el norte, salvo en el paso del río Tiétar en la que coincide con la alternativa Centro I, pasando a continuación otra vez al norte de la EX-108 hasta llegar a la variante de Malpartida de Plasencia, en la que vuelve a coincidir con la Centro I, y pasada la misma, vuelve a continuar por la margen izquierda de la EX-108 hasta la intersección de ésta con la N-630.

Alternativa Centro III: Tiene una longitud total de 51.541 metros. Es un trazado nuevo por el sur de la actual EX-108, es decir, por su margen izquierda. Pasa entre ésta y Casatejada. En algunos tramos cruza la EX-108, pero en general se puede considerar un trazado sur. El cruce del río Tiétar lo hace entre la Bazagona y la línea de ferrocarril, al objeto de salvar el Pinar de la Bazagona, por ser un espacio de interés ambiental. A partir de la variante de Malpartida de Plasencia, coincide el trazado con la alternativa Centro II, finalizando por tanto después del cruce actual con la N-630.

Alternativa Centro IV: Tiene una longitud total de 51.424 metros. Es una solución compuesta entre la Centro II y la Centro III, dado que consiste en el trazado de la Centro III desde el inicio al km. 15 aproximadamente, enlazando desde ese punto con la Centro II hasta el final.

Alternativa Centro V: Tiene una longitud total de 49.770 metros. Es una variante de todas las anteriores, finalizando en el casco urbano de Plasencia concretamente en su circunvalación en la actual entrada de la carretera de Plasencia.

En el Corredor Norte se han estudiado dos alternativas de trazado:

Alternativa Norte I: Tiene una longitud total de 54.658 metros. Tiene su origen en la alternativa Centro II, separándose de ésta a la altura del kilómetro 15 de la actual EX-108. Intenta seguir la distancia más corta entre el casco urbano de Plasencia y el punto de origen, el enlace sur de la EX-108 con la Autovía N-V. No entra en Plasencia, sino a la altura de la carretera que une Malpartida de Plasencia con la EX-203, gira en dirección sur para bordear Malpartida de Plasencia por el este y enlazar con los tramos de las alternativas Centro II, III y IV, con final por tanto en la N-630.

Alternativa Norte II: Tiene una longitud total de 47.345 metros. Es similar a la Norte I pero con entrada en el casco urbano de Plasencia, siguiendo el actual corredor de la carretera EX-203.

En el Corredor Sur se ha estudiado una única alternativa de trazado:

Alternativa Sur: Tiene una longitud total de 53.068 metros. Tiene su origen, como todas las anteriores, en el enlace de la EX-108 con la Autovía de Extremadura N-V. Sigue por el sur de Casatejada y norte de Saucedilla, rodeando por el sur la zona acuática con reproducción de especies de interés especial de Campo Arañuelo. Pasa por el sur de Toril. Sigue sensiblemente paralela al trazado de la línea de ferrocarril Madrid-Cáceres, cruzando éste antes de llegar a Malpartida de Plasencia, donde enlaza con las alternativas Centro II, III, IV y Norte I, finalizando por tanto en la N-630.

Una vez caracterizadas y comparadas las distintas alternativas de un mismo corredor se extraen las siguientes conclusiones para cada uno de los corredores:

— Entre las alternativas del corredor Norte, la denominada Norte II aunque según el estudio de tráfico favorece el acceso a Plasencia, es una mala alternativa cuanto a movilidad en tránsito, ya que no enlaza con la N-630 ni con la posible continuación de la propia autovía en dirección a Coria.

— Entre las alternativas del Corredor Centro se pueden distinguir tres grupos: el primero está formado por la alternativa Centro I consistente en el aprovechamiento de la actual carretera EX-108, adaptándola a los parámetros de la autovía; otro grupo estaría formado por las alternativas de nuevo trazado que terminan en la N-630, es decir, la Centro II, III y IV; y por último la alternativa de nuevo trazado con final en Plasencia, denominada Centro V.

— Por último el Corredor Sur presenta una mayor afección medioambiental por ser el más próximo a Monfragüe y cortar al

Arroyo Calzones donde habitan comunidades de mamíferos y aves catalogadas como protegidos e incluso en peligro de extinción.

Basándose en las anteriores razones se desecha la alternativa Sur para su paso a la Fase B, valorándose el impacto ambiental de las alternativas Norte I, Centro I y Centro IV.

En el capítulo IV “Inventario Ambiental” se describen detalladamente los diferentes factores ambientales que conforman el medio abiótico (clima, geología, geomorfología, hidrología, y edafología), el medio biótico (espacios naturales, vegetación y fauna), el medio perceptivo (componentes del paisaje y tipos de paisaje y unidades paisajísticas) y el medio socioeconómico (demografía, factores socioeconómicos, factores socioculturales y sistema territorial) que pueden verse afectados por cada una de las acciones del proyecto.

En el capítulo V “Identificación, descripción y valoración de los impactos” se efectúa mediante un análisis del medio (factores ambientales) y del proyecto (acciones) y el resultado de la consideración de las interacciones posibles. Las metodologías de identificación utilizadas corresponden a los denominados sistemas de red y grafos, en concreto las listas de chequeo, los análisis matriciales causa-efecto y los gráficos. El objetivo es la identificación de los factores ambientales potencialmente afectados por los efectos derivados por las acciones del proyecto con la finalidad de detectar aquellos efectos del medio ambiente cuyos cambios, motivados por las distintas acciones del proyecto en sus sucesivas fases supongan modificaciones positivas o negativas de la calidad ambiental del mismo.

Una vez identificados los impactos que potencialmente puede originar el proyecto se pasa a describir y valorar el impacto tanto sin medidas correctoras como con ellas. Para proceder a la valoración de los impactos se parte de la caracterización previa de cada impacto- carácter genérico o naturaleza, relación causa-efecto, sinergia o acumulación, momento, persistencia, extensión, reversibilidad, probabilidad de ocurrencia y corrección. Una vez descritos y analizadas las características del impacto, y a la vista de los resultados, se emite la siguiente valoración global del efecto, causado por la acción y la magnitud del mismo.

El impacto durante la fase de construcción, sin la aplicación de medidas correctoras, para la alternativa Norte I es compatible para el Patrimonio Cultural, moderado para la atmósfera, suelo, el agua y los riesgos naturales, severo para la vegetación y el pasaje, crítico para la fauna y el sistema territorial, y beneficioso para la socioeconomía. Para la alternativa Centro I el impacto es compatible para la atmósfera, suelo, agua y riesgos naturales, moderado para la vegetación, fauna, el paisaje y Patrimonio Cultural, neutro para el sistema territorial y beneficioso para la

socioeconomía. Para la alternativa Centro IV, el impacto es compatible para la atmósfera, suelo, agua y los riesgos naturales, la fauna y el Patrimonio Cultural, moderado para la vegetación, y el paisaje, neutro para el sistema territorial y beneficioso para la socioeconomía.

El impacto durante la fase de explotación para la alternativa Norte I es moderado para el agua y la fauna, severo para los riesgos naturales, beneficioso para la atmósfera, la vegetación, la socioeconomía, el patrimonio cultural y el sistema territorial. Para la alternativa Centro I el impacto es compatible para la fauna, moderado para el agua, los riesgos naturales y el paisaje y beneficioso para la atmósfera, la vegetación, la socioeconomía, el patrimonio cultural y el sistema territorial. Para la alternativa Centro IV es compatible para la fauna y moderado para el agua y los riesgos naturales y beneficioso para la atmósfera, la vegetación, el Patrimonio Cultural y el sistema territorial.

Como se observa de este análisis en la alternativa Norte I aparece un impacto severo para los riesgos naturales y el paisaje. La alternativa Centro I aparece un impacto moderado sobre el agua, los riesgos naturales y el paisaje, mientras la alternativa Centro IV solo presentarían un impacto moderado sobre el agua, los riesgos naturales y el paisaje.

En la fase de construcción, una vez adoptadas las medidas correctoras, la alternativa Norte I es compatible para la atmósfera, el suelo y los riesgos naturales, moderado para la vegetación y el paisaje, crítico para la fauna y el Sistema Territorial, neutro para el agua, beneficioso para la socioeconomía y nulo para el Patrimonio Cultural.

Para la alternativa Centro I es compatible para el suelo, la vegetación y el paisaje, neutro para la atmósfera, el agua, los riesgos naturales y la fauna, nulo para el Patrimonio Cultural y el Sistema Territorial y beneficioso para la socioeconomía.

Para la alternativa Centro IV es compatible para el suelo y la vegetación, moderado para el paisaje, neutro para la atmósfera, el agua, los riesgos naturales y la fauna, nulo para el Patrimonio Cultural y el Sistema Territorial y beneficioso para la socioeconomía.

A la vista de esta clasificación, en la fase de construcción el impacto global de la alternativa Norte I se valora como moderado y además tiene dos impactos críticos, el impacto global de la alternativa Centro I se valora como compatible al igual que la alternativa Centro IV. En cuanto a la fase de explotación el impacto global de la alternativa Norte I el impacto es valorado como moderado, la alternativa Centro I y la Centro IV como beneficioso y además no presentan ningún impacto ambiental

crítico ni siquiera severo en ninguna de sus fases por lo que serían perfectamente abordables desde el punto de vista ambiental presentando la alternativa Centro I un impacto de naturaleza positiva (+31,3) mayor que la Centro IV (+22,8). Por lo tanto se considera que la ejecución de la alternativa Centro I es la más adecuada desde el punto de vista medioambiental. Hipótesis que se confirma con los valores unitarios obtenidos en el Análisis Multicriterio siendo el valor unitario de la alternativa Norte I (6,45), la alternativa Centro I (4,52), y la alternativa Centro IV (5,02).

En el capítulo VI “Medidas correctoras” se incluyen una serie de medidas correctoras de los distintos impactos, tanto para la fase de construcción como para la de explotación: preventivas en muchos casos y paliativas en otros, tendentes siempre a anular o al menos a minimizar los aspectos negativos o en última instancia a compensar la carencia inducida.

Los objetivos básicos a conseguir mediante la aplicación de las medidas correctoras son: control sobre la pérdida de capa de suelo fértil, recuperación de la cubierta vegetal autóctona, haciendo más permeable el trazado al flujo faunístico, adecuación paisajística de estructuras e integración de elementos discordantes.

Una vez definidos los objetivos generales a lograr mediante la aplicación de medidas correctoras, se desglosan seguidamente los elementos del medio sobre los que inciden, de modo particular dichas actuaciones. De este modo se establece una selección de medidas para corregir el impacto sobre cada factor del medio natural tanto en la fase de construcción, como en la de explotación.

FASE DE CONSTRUCCIÓN:

Impacto sobre la atmósfera.

- Se estabilizarán los viales de obra, accesos, etc., o al menos, el riego continuo mediante camión cuba, de los viales de obras y acceso, y la reducción de la velocidad de circulación de los vehículos.
- Asimismo se procederá a la pronta revegetación de taludes y otras superficies denudadas, que se produzcan a causa de cualquier otra actividad.
- Se cubrirán con mallas las cajas de los camiones de transporte de tierras que deban circular por las carreteras de la zona.
- Se realizará un control periódico de la maquinaria.
- Se evitarán las incineraciones de material sobrante de las obras y cualquier otra emisión de gases que perjudique la atmósfera.

- Se evitarán las labores más ruidosas durante las horas nocturnas.

Impacto sobre el suelo.

- Se realizarán el mayor número de instalaciones y auxiliares de obra dentro del mismo recinto que ocupara la traza de la autovía.
 - Así mismo se elaborará un Plan de explotación de las instalaciones del parque de maquinaria, evitándose fundamentalmente el vertido de hidrocarburos y aceites usados del motor al suelo ya que estos residuos están catalogados como tóxicos y por lo tanto tienen que ser eliminados por un gestor autorizado por la Dirección General de Medio Ambiente.
 - Se procederá a la recuperación, acopio y traslado del suelo fértil. Siempre que sea factible se deberá retirar la capa de tierra vegetal de las zonas que vayan a ser excavadas u ocupadas por las obras.
 - Se seguirá escrupulosamente un Plan de recuperación y traslado de suelo fértil de las superficies en que se lleven a cabo tareas de excavación a zonas potencialmente mejorables.
 - Se procederá al “mantenimiento in vivo”, esto es, al semillado, abonado y riego de este material acopiado, de modo que se mantenga su fertilidad y estructura en óptimas condiciones. Finalizadas las obras se extenderá la tierra vegetal en una capa de espesor no inferior a 15 cm, efectuando las operaciones de preparación del terreno para el adecuado desarrollo de la vegetación a implantar.
- ##### Impacto sobre el agua.
- Se elaborará un Plan de explotación de la instalación del parque de maquinaria.
 - Se evitará la formación de turbidez mediante la pronta revegetación de taludes y otras superficies denudadas cuando éstas sean geométricamente estables.
 - Asimismo se realizará una adecuada planificación en los trabajos con el objeto de que no coincidan con las épocas más lluviosas, es decir, durante el estiaje, a fin de controlar la formación de turbidez por el arrastre de elementos finos transportados por las escorrentías.
 - Igualmente se restringirá el paso de maquinaria sobre los cauces de los arroyos cuando éstos presenten circulación de agua (días de lluvia intensa).

— Deberán instalarse dispositivos que intercepten las salidas de aguas que viertan a cauces naturales, con objeto de sedimentar todos los elementos finos en suspensión. Deberá realizarse una limpieza periódica de dichos dispositivos para evitar su colmatación y pérdida de funcionalidad.

— Se ha optado por la colocación de balas de paja como barreras de sedimentos procedentes de la erosión.

— A la hora de realizar desmontes o movimientos de tierras en las proximidades de las márgenes fluviales, se realizarán los acopios de materiales excavados alejados del cauce en cualquier circunstancia, manteniendo una franja de seguridad de al menos 5 metros, y otros 100 metros de anchura medidos horizontalmente a partir del cauce, sobre los que no se permitirán las construcciones de ningún tipo.

— En los puntos de descarga de los distintos tipos de canalización se emplearán protecciones, con la doble finalidad de disipar la energía del agua y evitar la erosión de las zonas entre los desagües y canales de aguas abajo.

Impacto sobre riesgos naturales

— Se evitará la desencadenación de procesos erosivos sobre los taludes no rocosos y el consiguiente aumento en la tasa de sedimentación mediante la pronta revegetación de taludes y otras superficies desnudas cuando éstos sean geoméricamente estables. Dicha revegetación se llevará a cabo con hidrosiembras con el objeto de cubrir con rapidez la superficie, evitándose así los fenómenos erosivos, a la espera de la implantación de una cubierta vegetal arbustiva y arbórea.

— Previo a la hidrosiembra se procederá a extender sobre los taludes y superficies desnudas una capa de tierra vegetal de al menos 15 centímetros de espesor.

— Se procederá a la ejecución de cunetas de guarda en la coronación de taludes de los desmontes para la adecuada evacuación de aguas de escorrentía. Las cunetas tendrán una profundidad mínima de 1 metro y una anchura mínima de 1,5 metros.

Impacto sobre la vegetación.

— Únicamente se desmontará la vegetación natural tanto de porte arbóreo como arbustivo estrictamente necesaria para la ejecución de las obras.

— La vegetación arbórea desmontada será compensada con la plantación de 10 pies de especies autóctonas por cada uno talado.

— Todos los taludes y superficies desnudas serán hidrosebradas y revegetadas con vegetación autóctona tanto de porte arbóreo como de matorral.

— Se transplantará en las área de servicio y en los enlaces al menos el 10% de encinas y alcornoque talados.

Impacto sobre la fauna.

— Se estabilizarán los viales de obra, accesos, etc., o al menos, el riego continuo mediante camión cuba, de los viales de obras y acceso, y la reducción de la velocidad de circulación de los vehículos.

— Se realizará una pronta revegetación de taludes y otras superficies desnudas, cuando sean geoméricamente estables.

— Las obras comenzarán en épocas en las que sea más fácil los desplazamientos y búsqueda de nuevos refugios, es decir fuera de las épocas más delicadas como puede ser durante el celo y la reproducción, o en periodos de escasez de recursos alimenticios.

— No deben realizarse trabajos nocturnos con profusión de luces y emisión de ruidos, además de proceder al control periódico de la maquinaria y efectuar las oportunas revisiones.

— Se elaborará un Plan de explotación de las instalaciones del parque de maquinaria.

— Se minimizará la efeción a los márgenes fluviales al máximo, evitando vertidos y ubicaciones de instalaciones auxiliares de obras en sus proximidades.

— La estructuras de paso sobre los principales cauces fluviales se deberán proyectar con luces que, además de atender la evacuación de caudales, garanticen la permeabilidad transversal de la fauna asociada a riberas, con este fin, los estribos se situarán como mínimo fuera de la zona de dominio público hidráulico.

Impacto sobre el paisaje.

— La forma de los desmontes es muy importante a la hora de lograr su integración en el paisaje del entorno. Como normas de tipo general se adoptarán las siguientes: evitar morfologías planas y de aspecto artificial, las aristas vivas en los bordes de los desmontes, el refino excesivo de aquellos taludes con posibilidad de revegetación y las formas acanaladas paralelas producidas por los dientes de las palas; sobre la superficie de los taludes de desmontes en roca se aplicará un envejecimiento de frente rocoso.

— De forma análoga a lo indicado para los desmontes, en los terraplenes conviene adoptar perfiles irregulares y redondeados, fundamentalmente en los bordes inferiores y siempre que sea posible, cubrir la superficie del talud con los materiales finos y con la tierra vegetal extraída de la propia traza.

- En relación a los préstamos conviene evitar los taludes planos y las aristas vivas.
- Realizar el mayor número de instalaciones y operaciones de obra dentro del mismo recinto que ocupara la autovía, pudiéndose evitar, al final, costos innecesarios de adecuación del suelo y revegetación.
- Elaborar un Plan de previsión de desmantelamiento para aquellas instalaciones y viales de obra en desuso que se tuviesen que ubicar fuera del recinto que acogerá el trazado, incluyendo la eliminación de las soleras, silos, balsas, casetas, etc.
- Se evitará la presencia de suelos desnudos mediante la pronta revegetación de taludes y explanaciones, préstamos y viales de obra. Dicha revegetación se llevará a cabo con hidrosiembras, que puede ser sustituida por una siembra en zonas de topografía suave.
- Se desmontará la vegetación de porte arbóreo y matorral estrictamente necesaria, procurando respetar el máximo número de pies de árboles y los ejemplares de matorral noble más desarrollado.
- Se restaurarán todas las extracciones abiertas para la obra que queden en desuso a la finalización de las mismas, recuperándolas para algún uso agrícola o medioambiental.
- Si en el área del estudio existieran a la finalización de las obras y próximos al tramo, algunos huecos de gravaras abandonados deberán ser rellenados con las tierras de excavación sobrantes.
- Los vertidos que no puedan acondicionarse en canteras o huecos de préstamos deberán colocarse en escombreras conformes y en superficies adaptadas a la morfología del terreno siempre que sea posible. Se estudiará la integración de estas escombreras mediante su adecuación morfológica y su revegetación.
- Se procederá a la restauración y recuperación de zonas de uso temporal, instalaciones provisionales, caminos de obra y otras áreas degradadas durante las obras mediante labores de adecuación morfológica del terreno y la implantación de especies vegetales.
- Se realizará una limpieza general de la zona afectada a la conclusión de las obras.

Impacto sobre el medio socioeconómico.

- En cuanto a las medidas correctoras sobre el Patrimonio Cultural, se recomienda la supervisión por arqueólogos de los trabajos de desbroce, desmonte y movimiento de tierras en general en

toda la extensión del área afectada por las obras. El equipo arqueológico estará en permanente contacto con la Consejería de Cultura.

- Se realizará desvíos provisionales de carreteras y caminos durante la fase de obras, con el fin de mantener la accesibilidad y continuidad de estas vías de comunicación hasta que estén ejecutados los nuevos accesos de reposición de las mismas.
- Se repondrán todos los caminos, carreteras y caminos afectados durante la fase de obras.
- Igualmente se repondrán los tramos de vías pecuarias que se vean interrumpidos por el trazado y el mantenimiento del paso por ellos a tenor de lo dispuesto en la Ley 3/95, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias y el Decreto 49/2000, de 8 de marzo por el que se establece el Reglamento de Vías Pecuarias de la CC.AA. de Extremadura.

FASE DE EXPLOTACIÓN:

Impacto sobre la atmósfera.

- Instalación de pantallas antirruído: 6 pantallas artificiales de 150 metros de longitud en cortijeras ubicadas a menos de 100 metros de la autovía y una pantalla natural en la charca del camino del Pinar.

Impacto sobre el agua.

- Los aceites usados de motor generados en el área de servicio, así como sus correspondientes envases tendrán que ser recogidos por un gestor de residuos tóxicos autorizados por la Dirección General de Medio Ambiente.
- Se procederá a la instalación de una depuradora de aguas residuales para las aguas residuales del área de servicio.

Impacto sobre los riesgos naturales.

- Se procederá al adecuado mantenimiento de los taludes hidrosembrados, reponiendo las hidrosiembras en las áreas en que no hayan arraigado.
- Se deberá tener en perfecto estado de limpieza la cuneta de guarda de los desmontes.
- Si se comprobare a lo largo del periodo de explotación de la autovía que existe alguna zona de inestabilidad en los taludes se procederá a su saneamiento o a su corrección mediante técnicas de tratamiento artificial de taludes (mallas, colada de hormigón, buriles, gaviones, etc.)

Impacto sobre la vegetación

- Se procederá a la reposición de marras secas, enfermas o defectuosas.
- Igualmente se dará un adecuado mantenimiento a las masas vegetales.

Impacto sobre la fauna.

En cuanto a los pasos de fauna, el efecto barrera de la autovía se verá armonizado por la adaptación de los pasos inferiores de aguas, caminos y vías pecuarias al tránsito de aquélla. En este caso concreto no se ha considerado necesario proyectar ningún paso específico para la fauna, proponiéndose no obstante algunas medidas correctoras que, de acuerdo con las últimas experiencias al respecto, faciliten el uso de pasos y drenajes, prestando especial atención a las riberas fluviales:

- Se dispondrá cerramiento en la parte superior de las bocas de entrada a los pasos y drenajes transversales proyectados. En estas zonas el cerramiento se colocará en forma de embudo, con una apertura máxima en la zona exterior de 15- 20 metros que se estreche hasta los 6-8 metros en la entrada al paso para canalizar los movimientos de los animales.
- Se realizarán plantaciones de vegetación en la zona próxima a la entrada, que deberá formar manchas espesas de matorral que guíen al animal hacia el paso inferior. Para ello la plantación será en forma de embudo con una abertura exterior de 15-20 metros. Las dimensiones de este tipo de plantación será de hasta 50 metros en sentido transversal a cada lado de la vía con una anchura creciente de hasta 20 metros en la zona más abierta.
- Se adaptarán como pasos de fauna al menos dos pasos inferiores del total de todas las estructuras de paso inferior y superior incluido el viaducto y los puentes para el paso de arroyos y seis superiores.
- Se han diseñado dos tipos de dispositivo de escape, consistentes bien en puestas vasculares (de gran tamaño) o similares, o bien rampas que permiten saltar al animal al exterior. Se dispondrán cada 2 kilómetros como máximo.

Impacto sobre el paisaje.

Las actuaciones proyectadas pueden encuadrarse en los siguientes grupos:

- Siembras y plantaciones. Se llevarán a cabo hidrosiembras, fundamentalmente en los terraplenes y en los desmontes ya que presentan problemas de erosión, pantallas arbóreas mixtas de árboles y arbustos diseñadas de modo irregular, plantaciones de árboles y arbustos en terraplenes y desmontes (en las medianas plantación

de seto de 1,20 a 1,50 metros de altura), plantaciones de árboles y arbustos en los enlaces y plantación perimetral de arbolado y matorral en el Área de Servicio y el Centro de Conservación.

- Tratamiento de márgenes fluviales. En los cauces de ríos y arroyos que atraviesan en varias ocasiones el trazado se procederá además de a la limpieza de residuos, y las necesarias labores de preparación del terreno, a la plantación de grupos de árboles y arbustos, dispuestos de forma semejante a la vegetación propia de riberas.

En todos los casos se utilizarán plantas de 1 a 3 años y en su mayoría autóctonas, se seguirán una serie de criterios base funcionales, estéticos y ecológicos y se realizarán las oportunas labores de mantenimiento de la vegetación (riegos, abonados, cuidados generales y reposiciones).

Presupuesto:

Para presupuestar las medidas correctoras, se debe tener en cuenta que algunas de ellas únicamente suponen una estrategia dentro de la planificación de ejecución de las obras por lo que no supone coste alguno su ejecución. Asimismo otro gran grupo de ellas son ejecutables a la vez que la obra, es decir, con la misma maquinaria y personal adscrito a ésta, por lo que su coste sería imputable al presupuesto de obras. Al igual pasaría con las instalaciones de depuración de aguas residuales y jardinería que deberán ser presupuestadas en los proyectos particulares del Área de Servicio y Centro de Mantenimiento.

El presupuesto estimado para la correcta ejecución de las medidas correctoras, que no serían imputables a los conceptos anteriores asciende a la cantidad de dos millones catorce mil cuarenta y cuatro euros y ochenta y dos céntimos (2.014.044,82 euros).

El capítulo VII "Programa de vigilancia ambiental" establece las pautas a seguir en el desarrollo del proyecto, para el control y vigilancia de las medidas de preservación y recuperación ambiental necesarias para mitigar las afecciones que se derivan de la construcción de la autovía como controlar la evolución ambiental de la misma en las distintas fases. Este Programa de Vigilancia Ambiental se llevará a cabo durante la fase de construcción y de explotación de la nueva vía.

El contratista nombrará un Responsable Técnico de Medio Ambiente que será el encargado de realizar el seguimiento de la ejecución de las medidas correctoras, de las condiciones de ejecución, medición y abono previstas en el proyecto, entre otras funciones.

Se prevén tres tipos de campañas: previa a la construcción, durante la construcción y durante la explotación.

A la finalización de las obras se prepararán los planos de situación y definición de la vía y zonas restauradas necesarios para facilitar las inspecciones y el seguimiento previsto que el equipo de control ha de llevar a cabo mediante visitas periódicas con observación y recogida de determinados datos y la emisión de informes durante la fase de explotación. Se llevarán a cabo campañas de mediciones de ruido, se controlará el cumplimiento de las acciones de mantenimiento de la vegetación, riegos, reposición de fallos, control de enfermedades, etc. y se verificará la eficacia de la revegetación, se vigilará la correcta limpieza, mantenimiento y el buen funcionamiento de cunetas y pasos inferiores que se realizará periódicamente dos veces al año y siempre que se produzcan un accidente excepcional o tras un periodo de fuertes lluvias, se asegurará el buen mantenimiento y funcionamiento de los drenajes y cruzamientos de caminos y vías pecuarias, como pasos de fauna y del cerramiento.

Tras la puesta en funcionamiento de la nueva vía se realizarán censos de los animales atropellados para determinar si existen "puntos negros" al respecto, estudiando la utilización de los pasos inferiores por la fauna, comprobando el perfecto estado y funcionamiento de estos elementos, así como del vallado lateral. Este análisis se realizará en todos de los pasos de fauna. Se realizará finalmente un análisis de las posibles causas que expliquen la ineficacia de la utilización del paso en caso de llegar a tal conclusión. Asimismo, en el informe se definirán las medidas adicionales necesarias que deban aplicarse para aumentar la efectividad de los pasos.

La duración de los muestreos se prolongará, al menos, durante un periodo de tres años, evaluándose, a la finalización del mismo, la necesidad de continuar los trabajos de seguimiento. También se llevará un seguimiento de la fauna en la zona de influencia de las obras, en colaboración con la Dirección General de Medio Ambiente

Se procederá a la obtención de información, a través de visitas de campo periódicas y consulta a Organismos implicados o interesados en el tema, sobre la evolución de los niveles de presencia de las comunidades faunísticas protegidas o particularmente sensibles, tanto de aves como de mamíferos.

Los informes sobre el cumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental y de los objetivos perseguidos con las medidas adoptadas serán remitidos a la Dirección General de Medio Ambiente.

Se propone la emisión de un informe cada campaña, antes del acta de comprobación del replanteo y antes del acta de recepción

de la obra, informes periódicos durante las obras e informes especiales e informe final.

El capítulo VIII "Descripción de la alternativa seleccionada" establece que como conclusión de la valoración de Impacto Ambiental la alternativa Centro I sería la que menor impacto ambiental presentarla, siendo viable desde el punto de vista medio ambiental.

En el capítulo IX "Documento de síntesis" se sintetiza la totalidad del Estudio de Impacto Ambiental, destacando lo esencial de cada uno de los demás puntos que lo componen.

Finalmente se incluyen también una serie de esquemas sobre las características de la vía, proceso de obras, estructuras, medidas correctoras y planos en planta de todo el trazado.

CONSEJERÍA DE VIVIENDA, URBANISMO Y TRANSPORTES

ORDEN de 26 de marzo de 2002, por la que se dispone la ejecución del fallo de la sentencia nº 50 de 24 de enero de 2000, recaída en el recurso contencioso-administrativo 1373/95, promovido por D. Pedro Arias Parra.

La Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Extremadura, en el Recurso contencioso-administrativo, promovido por el Procurador de los Tribunales Sr. Antonio Roncero Águila, en nombre y representación de D. Pedro Arias Parra, contra la resolución de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Medio Ambiente, de 5 de mayo de 1995 desestimatoria de recurso alzada interpuesto por D. Pedro Arias Parra contra la Lista definitiva de adjudicatarios del proceso de adjudicación del grupo de veinte viviendas de promoción pública en la localidad de Valdefuentes, con fecha de 24 de enero de 2000 ha pronunciado sentencia cuya parte dispositiva anula la citada resolución.

En aplicación del art. 9.1 del Decreto 59/1991, de 23 de julio, por el que se regula la tramitación administrativa en la ejecución de resoluciones judiciales, esta Consejería, en uso de las atribuciones conferidas por la legislación vigente,

RESUELVE

Proceder a la ejecución del fallo de la sentencia nº 50 dictada en el recurso contencioso administrativo 1373/95, promovido por el Procurador de los Tribunales Sr. Antonio Roncero Águila, en