

CONSEJERÍA DE AGRICULTURA Y MEDIO AMBIENTE

RESOLUCIÓN de 26 de febrero de 2003, del Consejero de Agricultura y Medio Ambiente, por la que se dispone la ejecución de la sentencia nº 60, de 23 de enero de 2003, de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Extremadura en el recurso contencioso administrativo nº 1321/2000.

En el recurso contencioso administrativo nº 1321/2000, promovido por DON JOSÉ CARVAJAL Y OTROS, contra la resolución dictada por la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, de fecha de 23 de junio de 2000, desestimatoria del recurso de alzada interpuesto frente a la resolución de la Dirección de Política Agraria Comunitaria de fecha de 5 de abril de 2000; ha recaído sentencia firme, dictada el 23 de enero de 2003 por la Sala de lo contencioso administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Extremadura.

El artículo 9.1 del Decreto 59/1991, de 23 de julio, por el que se regula la tramitación administrativa en la ejecución de resoluciones judiciales, establece que el titular del órgano competente dictará la correspondiente resolución en orden al cumplimiento de la sentencia.

Por tanto, y en uso de las atribuciones conferidas por la legislación vigente.

RESUELVO:

Proceder a la ejecución del fallo de la sentencia nº 60, de 23 de enero de 2003, de la Sala de lo contencioso administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Extremadura, dictada en el recurso contencioso administrativo número 1321/00, llevando a puro y debido efecto el fallo, que es del siguiente tenor literal:

“Estimar el recurso contencioso administrativo interpuesto por la Procuradora Sra. Simón Acosta en nombre y representación de D. José, D. Adelardo, D. Joaquín y D. Manuel Contador Carbajal, y D. Manuel Torres Vargas contra la resolución referida en el primer fundamento, debemos declarar y declaramos que la misma no es ajustada a Derecho, y en su virtud la anulamos, declarando el derecho de los actores al percibo de la prima correspondiente por la producción de veza, en la campaña

1999/2000 solicitada, sin hacer pronunciamiento expreso respecto de las costas procesales causadas”.

Mérida, a 26 de febrero de 2003.

El Consejero de Agricultura y Medio Ambiente,
EUGENIO ÁLVAREZ GÓMEZ

RESOLUCIÓN de 28 de febrero de 2003, de la Dirección General de Producción, Investigación y Formación Agraria, sobre la inscripción de la Sociedad Agraria de Transformación “Agrícola La Veguilla”.

En cumplimiento de las funciones que le están atribuidas a esta Dirección General de Producción, Investigación y Formación Agraria, se acuerda publicar la constitución, conforme al Real Decreto 1.776/1981, de 3 de agosto, e inscripción en el Registro de Sociedades Agrarias de Transformación de la Comunidad Autónoma de Extremadura, de la Sociedad Agraria de Transformación número EX-060081, denominada ‘AGRÍCOLA LA VEGUILLA’, cuya duración será indefinida y que tiene por objeto social explotación agrícola y compra de maquinaria; tiene un capital social de tres mil treinta euros (3.030,00 €) y su domicilio se establece en C/ San José nº 42 de Don Benito (Badajoz). La responsabilidad frente a terceros es limitada. Está constituida por 3 socios fundadores y su Junta Rectora figura compuesta por: D. Clemente Porro Rodríguez como Presidente; D. Francisco Porro Rodríguez como Secretario; y D. José Porro Rodríguez como Vocal.

En Mérida, a 28 de febrero de 2003.

El Director General de Producción,
Investigación y Formación Agraria,
ÁNGEL SÁNCHEZ GARCÍA

RESOLUCIÓN de 4 de marzo de 2003, de la Dirección General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el “Estudio informativo de la nueva circunvalación oeste de Almendralejo”.

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 149.1.23.^a de la Constitución; y su Reglamento de ejecución aprobado por R.D. 1.131/1988, 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 circunvalación oeste de Almendralejo 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 15 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 13 de fecha 31 de enero de 2002. En dicho período de información pública se han presentado alegaciones por parte de la Dirección General de Medio Ambiente, Dirección General de Estructuras Agrarias y Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura, Ministerio de Fomento, Organizaciones Agrarias y Comunidades de Labradores y Ganaderos y el Club Ciclista de Almendralejo.

En el Anexo I se resumen las alegaciones presentadas relacionadas con cuestiones 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 Ambiental, sobre el “Estudio Informativo de la nueva circunvalación oeste de Almendralejo”.

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 2 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:

1.1. Como se indicaba en el informe de respuesta a las consultas, para afectar lo menos posible a el Arroyo Harnina atravesado por la circunvalación, deberían proyectarse estructuras de mayor tamaño, que no supongan ocupación del cauce, dejando una zona de 5 metros de ancho a cada lado del cauce para el trasiego de la fauna silvestre.

1.2. Así mismo en esos arroyos se establecerá un plan de revegetación de sus márgenes aguas arriba y aguas abajo de la obra proyectada con especies propias de las riberas de la zona.

1.3. 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. Así mismo 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.

1.4. Una vez redactado el proyecto definitivo se presentará en esta Dirección General de Medio Ambiente un estudio de impacto ambiental para su informe.

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 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, 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, realizando plantaciones de especies 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 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.

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 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 antirruído y evitar las molestias durante la fase de explotación.

5. Protección a la fauna y flora.

En todas las cauces públicos que intercepte la autovía deberán colocarse estructuras de dimensiones tales que dejen libre, al menos, una zona de 5 metros de ancho en ambos márgenes para el tránsito de personas y animales. Se adecuarán para permitir el paso de la fauna mediante la revegetación con especies autóctonas.

Previamente a la corta del arbolado se comunicará a esta D.G.M.A. el número de ejemplares, especies y tamaños que se considera necesario cortar y las medidas correctoras de revegetación que se abordarán que deberá incluir el trasplante de aquellos árboles que sean susceptibles de ser transplantados, para su valoración e informe. Los que sean necesario cortar se restituirán en una proporción de diez 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. 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 el Decreto 49/2000 de 8 de marzo de Vías pecuarias 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. Se restituirán las charcas abrevadero y todas las vías pecuarias afectadas, en un lateral de la vía.

8. Patrimonio.

El trazado se ajustará lo necesario para no afectar a los numerosos yacimientos arqueológicos de la zona. 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 plantaciones de especies riparias en los cauces atravesados por la circunvalación.

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 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 se presupuestará la contratación de una asistencia técnica que realice el seguimiento y vigilancia de las obras comprobándose se ajustan a lo establecido en el proyecto y en esta Declaración de Impacto Ambiental y verificando el cumplimiento de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias, comprobando su eficacia y estableciendo, en su caso, medidas adicionales. 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 la Dirección General de Medio Ambiente 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.

Previamente al inicio de las obras deberá obtenerse las autorizaciones y/o informes de los organismos implicados como Vías Pecuarias, Patrimonio y Órgano de Cuenca.

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 proceda para adecuar tales modificaciones a las exigencias ambientales. Si el inicio de las obras de retrasara más de tres años desde la fecha de publicación de esta declaración 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 marzo de 2003.

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 la Dirección General de Medio Ambiente.

La Dirección General de Medio Ambiente consideraba corredor ambientalmente viable cualquiera de los tres definidos. Indicaba además que el corredor elegido debería afectar lo menos posible a los arroyos existentes, proyectando estructuras de suficiente amplitud para permitir el trasiego de la fauna asociada a estos ecosistemas y estableciendo un plan de revegetación de las márgenes con especies de la propia ribera.

La minimización de la afección a las riberas y su revegetación viene recogido como medida correctora en la presente Declaración de Impacto Ambiental en los puntos 1.1 y 1.2. Además la Dirección General de Infraestructuras manifiesta que las prescripciones establecidas por la Dirección General de Medio Ambiente se han tenido en cuenta durante el desarrollo de la Fase C y se hacen constar para su aplicación durante la redacción del Proyecto de Construcción.

- Alegaciones presentadas por el Servicio de Desarrollo Rural de la Dirección General de Estructuras Agrarias.

Este Servicio informó que el trazado del tronco común para las tres alternativas se asentaría sensiblemente paralelo a la Vereda del Camino de Aceuchal, aunque la documentación es insuficiente para valorar su afección, por lo que sería necesario compatibilizar el deslinde de las vías pecuarias con el Estudio Informativo.

En el punto número 7 de las medidas correctoras de la presente Declaración se indica que se asegurará 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, debiendo restituirse en un lateral de la vía las vías pecuarias y charcas abrevaderos afectadas. Por otra parte la Dirección General de Infraestructuras manifiesta que se han mantenido contactos por parte de la Empresa Consultora redactora del Estudio Informativo con la U.T.E. adjudicataria de los deslindes para establecer el grado de afección a la Vereda del Camino de Aceuchal. Esta información se recoge para su utilización e informe por el Servicio de Desarrollo Rural en fase previa a la redacción del Proyecto para establecer con exactitud la afección a la citada vía pecuaria y determinar una solución consensuada.

- Alegaciones presentadas por la Consejería de Cultura:

La Consejería de Cultura informó que el tronco de la vía afecta directamente al menos a seis yacimientos conocidos de distintos periodos culturales, además de existir otros no localizados, indicando que sería recomendable la variación del trazado propuesto y una prospección arqueológica del área de trazado. El entorno mínimo de protección de yacimientos es de 200 metros y en el caso de que el trazado invadiera este área sería necesaria una intervención arqueológica previa. Señalaban también la conveniencia de contar con la supervisión de uno o varios arqueólogos durante el movimiento de tierras en la fase de ejecución de obras.

En el punto número 8 de las medidas correctoras de la presente Declaración se indica que el trazado se ajustará para no afectar a los yacimientos existentes y que durante todo el movimiento de tierras se contará con la supervisión de uno o más arqueólogos, debiendo acatarse lo indicado en el art. 54.1 de la Ley 2/99 de Patrimonio Histórico y Cultural de Extremadura. La Dirección General de Infraestructuras manifiesta que los distintos yacimientos han sido objeto de localización y registro durante la Fase C, y serán incorporados al Estudio de Impacto Ambiental a redactar en el Proyecto de Construcción. Indican además que se realizará un estudio arqueológico de la zona por expertos en la materia y que

en el Proyecto de Construcción se tomarán las medidas oportunas de acuerdo con la legislación vigente, habilitándose una partida presupuestaria en el capítulo de Medidas Correctoras de Impacto Ambiental del futuro Proyecto de Construcción para contar con la presencia de uno o varios arqueólogos durante la ejecución de las obras.

Se han presentado alegaciones, no sobre cuestiones ambientales, por parte del Ministerio de Fomento, Organizaciones Agrarias, Comunidades de Labradores y Ganaderos-ASAJA- Badajoz, UPA-UCE COAG y el Club Ciclista de Almendralejo, sobre el enlace con la Autovía de la Plata, accesos a fincas y circulación de vehículos agrícolas y creación de carriles específicos incluidos en la plataforma o establecer "Sendas Bici".

ANEXO II DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto de "Nueva circunvalación oeste de Almendralejo" se inicia en la actual N-630 al norte de Almendralejo y finaliza al sur de esta población, rodeando el casco urbano por el oeste, desarrollándose íntegramente en el término municipal de Almendralejo. Las diferentes vías procedentes de otras poblaciones que convergen en Almendralejo cruzan inexcusablemente el casco urbano provocando la disminución de los niveles de servicio de las mismas, así como perjuicios, peligros y molestias a los usuarios de las vías urbanas intersectadas, haciéndose necesaria la construcción de esta nueva Circunvalación oeste por parte de la Consejería de Obras Públicas y Turismo de la Junta de Extremadura.

Las prescripciones geométricas adoptadas corresponden a la velocidad de proyecto de 100 km/h, y cumplen las condiciones exigidas para las vías designadas como C-100, según la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras aprobada por Orden del Ministerio de Fomento del 27 de diciembre de 1999. Las características topográficas de la zona no hacen necesario adoptar los parámetros mínimos; así la pendiente máxima no excede del 3,2% y la mínima no baja del 0,50%.

Los parámetros mínimos adoptados han sido: Kv mínimo convexo = 6.700 y Kv mínimo cóncavo = 7.200.

El radio mínimo adoptado es de 520 m, superior al mínimo exigible para mantener en todo el trazado la velocidad proyectada.

El resto de prescripciones de la norma 3.1-IC como desarrollos mínimos de curvas, longitudes mínimas de rectas, clotoides, relación entre radios consecutivos, etc..., han sido respetados y como norma general mejorados.

La sección transversal tipo será una 7/10 con dos carriles, uno por sentido de 3,5 m, y sendos arcenes de 1,50 m a cada lado. En las glorietas los carriles serán de 4 m, el arcén exterior de 1,50 m, el interior de 1,00 m y una zona de seguridad de 0,50 m, es decir una plataforma de 11 m. El radio interior será de 19,50 m excepto la glorieta del enlace N-630 sur que tendrá un radio interior de 29,50 m.

El corredor principal tiene su origen en el p.k. 647+400 de la actual N-630, al norte de Almendralejo, punto en el que conectará con el futuro enlace de la Autovía de la Plata. El trazado discurre en dirección oeste hasta intersectar a la carretera local BAV-9039 (Arroyo de San Serván), punto a partir del cual vira hacia el sur rumbo suroeste para, rodeando la zona urbana, cruzar la EX-300 entre la zona industrial y la zona residencial denominada "San Marcos". Desde aquí gira paulatinamente hasta 180° para continuar en dirección este-sureste, intersectando de manera consecutiva con la EX-105 y la BAV-9013 (Fuente del Maestre) y atravesando tres cauces, entre ellos el Arroyo Harnina. Este tramo tiene una longitud de 8.455 m, tres obras de fábrica tipo marcos y cuatro glorietas.

A continuación se definieron tres alternativas hasta su conexión con la N-630 al sur de Almendralejo. La alternativa seleccionada, Alternativa 2, parte de la glorieta con la BAV-9013 con sentido noroeste-sureste, para finalizar mediante curva a la izquierda en el ramal de acceso a la Autovía de la Plata, sentido Sevilla. Finaliza en el p.k. 11+300, el radio mínimo es de 1.000 m, presenta una estructura sobre el ferrocarril Mérida-Zafra, un marco para permeabilidad transversal en el p.k. 10+645 y una glorieta en el p.k. 11+300.

ANEXO III RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El Estudio de Impacto Ambiental viene recogido Tomo III del Estudio Informativo estructurándose en una introducción y cuatro capítulos: caracterización del territorio, valoración de impactos, medidas correctoras y programa de vigilancia ambiental.

En la introducción se exponen los antecedentes y se justifica que el Estudio de Impacto Ambiental se realiza sobre la Alternativa 2 que ha sido la elegida en la Fase B.

En el segundo capítulo "Caracterización del territorio" se describen las variables que conforman el medio tanto ambiental, como físico, cultural y territorial de la zona de estudio. Una vez conocidas las variables del medio se analizan y valoran al objeto de caracterizar el territorio y determinar las "zonas a proteger", que

servirá de base para el establecimiento y análisis de los posibles corredores y alternativas de trazado.

En primer lugar se analizan las variables ambientales como son los Espacios naturales, tanto los protegidos como los no protegidos con interés para la fauna, la flora y vegetación, la fauna, biotopos y paisaje. Posteriormente realiza una caracterización del territorio desde el punto de vista socioeconómico donde analiza la demografía, factores socioeconómicos y el sistema de transportes y accesibilidad. En cuanto al Patrimonio Histórico-Artístico y Arqueológico estudia el Patrimonio Arqueológico y Paleontológico, el Patrimonio Histórico-Artístico y los recursos civiles (Vías Pecuarias). Dentro de la caracterización desde el punto de vista territorial analiza el Planeamiento urbanístico, cotos de caza, aprovechamientos agrícolas y otros usos del suelo y servicios y otras afecciones. La caracterización desde el punto de vista físico incluye la descripción de la geología, hidrogeología y climatología.

En el Capítulo III, "Valoración de impactos", se realiza la valoración de los impactos ambientales mediante el análisis de las posibles interacciones de los factores ambientales del medio y las acciones del proyecto para la alternativa seleccionada. La identificación y valoración cuantitativa de los impactos se ha realizado mediante la utilización del programa IMPRO-3, de Evaluación de Impacto Ambiental, del que son autores Gómez Orea y Pereira Jerez.

En el Capítulo IV "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. Las medidas correctoras incluidas en el Estudio de Impacto Ambiental son las siguientes:

1. Medidas correctoras de prevención del ruido.

En la actualidad los niveles de contaminación acústica soportados por la población de Almendralejo situada en las inmediaciones de la travesía se estima que se sitúan entre los 65 dB Leq de día y los 55 dB Leq de noche, por lo que con la construcción de la variante estos niveles de contaminación acústica actual estarían rebajados a los niveles de contaminación del tráfico residual, estimados en 30 dB Leq medios.

Se establecerá sin embargo actuaciones para el seguimiento y control de ruidos en el Programa de Vigilancia definitivo del Proyecto de Construcción.

2. Medidas Correctoras de la Contaminación atmosférica.

Los niveles de contaminación atmosférica se verán sensiblemente reducidos en el casco urbano de Almendralejo. Sin embargo en el

entorno de la nueva variante los niveles se verán incrementados. Los niveles de dispersión de los contaminantes atmosféricos serán mínimos, por lo que no afectarán a los cultivos de la zona, al estar además separados por la zona de dominio público.

3. Medidas correctoras de defensa del paisaje y protección contra la erosión.

Retirada, gestión y conservación de todas las tierras vegetales que se verán afectadas en esa fase de construcción. El tratamiento previsto se completará con la reextensión de dichas tierras en las superficies de terraplén, así como en las áreas degradadas tales como vertederos, instalaciones provisionales de obra, caminos y accesos de obra, etc. En principio, la gestión de tierras vegetales se llevará a cabo en todas las áreas afectadas, por lo cual es imprescindible un aprovechamiento óptimo de los recursos existentes.

Las medidas correctoras más importantes a ejecutar son:

- Diseño lo más ajustado posible a la topografía del lugar, minimizándose con ello los movimientos de tierras a ejecutar (desmontes y terraplenes).

- Remodelación fisiográfica de taludes y vertederos. En este sentido, se deben seguir las siguientes medidas:

Los vertederos se situarán en zonas de vegetación degradada, en puntos alejados de los cauces, donde los materiales no puedan ser arrastrados a cursos de agua.

No se deberán verter indiscriminadamente materiales con diferentes granulometrías, sino en primer lugar los grandes bloques, luego cantos, arenas, y en último lugar, y cubriendo los materiales gruesos, las tierras y materiales finos, de tal modo que el establecimiento posterior de la vegetación no encuentre dificultades en cuanto a estructura del sustrato.

Plantaciones con especies autóctonas, las cuales garantizan una mejor integración con la variedad vegetal del entorno.

Reponer la calidad ambiental de las áreas colindantes al trazado afectadas por la fase de construcción, con el fin de que los usos del suelo precedentes a la obra puedan ser restituidos.

Realizar una limpieza general de la zona afectada a la finalización de las obras.

Las medidas de corrección sobre la vegetación suponen la restitución vegetal de las zonas afectadas, con ello se consigue la atenuación de afecciones sobre el paisaje, sobre la fauna, etc., íntimamente ligados a la vegetación. Las técnicas aplicables son:

- Hidrosiembras y siembras, destinadas a favorecer la rápida cobertura de las superficies desnudas atenuando los problemas erosivos desde su comienzo.
- Plantaciones de especies autóctonas, orientadas a completar el proceso anterior al tiempo que a recuperar en parte la cubierta vegetal y a mejorar la estética de las zonas afectadas.
- Técnicas especiales, destinadas a proteger taludes con problemas de estabilidad o difíciles de revegetar.
- Jalonamiento temporal de las áreas estrictamente ocupadas por las obras, especialmente en las zonas donde se conservan restos de la vegetación de interés, con el fin de minimizar al máximo posible, la afección de estas formaciones vegetales.

Estas técnicas se aplicarán en todas aquellas superficies que resulten afectadas por el nuevo trazado, utilizándose una u otra sobre la base de las características de cada caso concreto.

Las medidas preventivas para corregir los daños sobre las poblaciones animales que habitan dentro del área de influencia de la nueva variante, están encaminadas principalmente a evitar el efecto barrera que supone la construcción de una infraestructura lineal al paso de la fauna, y a impedir la disgregación definitiva de las comunidades faunísticas que utilizan como área de dominio vital la zona de implantación del nuevo trazado previsto. Para corregir estas y otras alteraciones sobre las poblaciones animales de la zona se han diseñado diversas medidas:

- Adecuación de drenajes transversales como pasos de fauna de características adecuadas a los potenciales usuarios.
- Adecuación del cerramiento para evitar atropellos accidentales, diseñado sobre la base de la problemática que presentan las principales especies animales de la zona. Las operaciones que contempla dicha adecuación son la instalación de válvulas de salida en el cerramiento para permitir la salida de animales que accidentalmente hayan conseguido atravesar el cerramiento.

4. Descripción de tratamientos.

Se definen en este apartado los diferentes tratamientos de corrección previstos para la restauración de las afecciones que se prevén en la construcción de la nueva variante. La mayoría de estos tratamientos están encaminados a la recuperación de la cubierta vegetal en las zonas afectadas por las obras, incluyéndose asimismo otros tratamientos más específicos, enfocados a restituir el flujo faunístico, gestionar las tierras vegetales para su posterior uso, etc.

— Tratamiento nº 1. Gestión de tierras vegetales. Este tratamiento conlleva la retirada selectiva de las tierras vegetales, antes de que se produzca el movimiento de tierras al inicio de las obras, con el fin de conservar y mantener vivo el suelo para su posterior reextensión sobre los terrenos afectados. Una vez retiradas las tierras vegetales, se apilarán en caballones de altura no superior a 2 m, siendo la altura más recomendable 1,5 m. De esta forma se mantienen las condiciones aeróbicas y se evita la compactación del suelo. Durante el tiempo de acopio los suelos se someterán a un tratamiento de siembra y abonado, que evita la degradación de su estructura, permitiendo la subsistencia de la microfauna original. En concreto, en el tramo en estudio es aconsejable realizar un cordón lineal de tierras vegetales paralelo a las obras, o utilizar como lugares de acopio, los cultivos de secano que se localizan al comienzo y al final del tramo, en zonas llanas, y alejados de los cursos fluviales. Las siembras a realizar sobre las tierras vegetales tendrán la misma composición en semillas que las hidrosiembras descritas en el tratamiento 2. Las tierras vegetales se extenderán prioritariamente sobre los terraplenes de gran tamaño y de mayor visibilidad, con un espesor de 30 cm, y con anterioridad se extenderán unos 10-15 cm de la capa subyacente.

— Tratamiento nº 2. Hidrosiembras. Las hidrosiembras se realizarán, fundamentalmente, en la totalidad de las superficies de desmontes y en el 40% de las superficies de terraplenes, rotondas y áreas alteradas de vertedero, parque de maquinaria, etc., dando una o varias pasadas sobre las superficies desnudas que no vayan a ser cubiertas con plantación. El abonado se realizará previamente a la siembra (1-5 días antes, al menos).

— Tratamiento nº 3. Plantación en terraplenes. Las plantaciones en los terraplenes se realizarán principalmente con especies de matorral, que se sembrarán especialmente en la zona superior de los terraplenes en marcos de plantación variables, disponiendo los pies de planta en formas irregulares sin buscar simetrías. La densidad de plantación será de 0,5 pies por m², y se tenderá a situar las especies de mayor desarrollo en la zona basal de los terraplenes. Se plantarán todos los terraplenes en un 60% de su superficie, el 40% restante llevará un tratamiento de hidrosiembra, del tipo especificado en el tratamiento nº 2.

— Tratamiento nº 4. Plantaciones en rotondas. Las plantaciones a realizar en las rotondas se llevarán a cabo principalmente con especies arbóreas y arbustivas, teniendo en cuenta que en estos casos la distribución espacial de los pies de plantas será tendente a ocultar lo más posible las estructuras y obras de fábrica, integrándolas en el medio, sin interferir en ningún caso en el campo visual del cruce con las mismas. La densidad de plantación será de 0,7 plantas por m² de rotonda, distribuidas en pequeños

grupos dispersos de 5-10 pies de plantas de la misma especie, evitando en todo momento las formas simétricas y regulares. De la superficie total de las rotondas, se plantará un 60% y el resto llevará un tratamiento de hidrosiembra del tipo descrito en el tratamiento n° 2.

— Tratamiento n° 5. Pantallas áreas. La finalidad de este tratamiento de pantallas arbóreas es básicamente la ocultación de los principales terraplenes para conseguir una mayor integración paisajística de las obras. Por esta razón, se hace necesaria la plantación de una pantalla mixta de árboles y arbustos, de modo que el crecimiento de los árboles vaya siendo progresivamente solapado en la parte inferior con el crecimiento de los arbustos, consiguiéndose así una ocultación total. Tanto los árboles como los arbustos a utilizar serán de diferentes especies. Es importante el hecho de que se utilicen árboles con dos ritmos de crecimiento diferentes, y habrán de ser plantados intercaladamente o de manera aleatoria. El objetivo de esta técnica se basa en conseguir árboles adultos, cuando otros árboles de crecimiento más rápido ya sean viejos, habiendo realizado previamente su papel de ocultación. La densidad media que habrá de ser tenida en cuenta en el proceso de plantación será de un árbol cada 16 m², distribuidos aleatoriamente, y la banda arbustivo con una densidad de una planta cada 4 m², formando manchas densas dispersas.

— Tratamiento n° 6. Restauración de vertederos, instalaciones provisionales y caminos de obra. Previo al comienzo de las actividades, se retirarán las tierras vegetales. Se llevará a cabo una restauración fisiográfica de los taludes en vertederos, que consistirá en transformar los terrenos afectados hacia una morfología suave de aspecto natural, que permita una mejor integración en el paisaje circundante. Una vez concluida la fase de obra, se descompactarán los terrenos mediante un pase de arado, posteriormente se reextenderán de nuevo las tierras vegetales y se procederá a su siembra y plantación con tratamientos semejantes al n° 2 (hidrosiembra) y al n° 3 (plantación en terraplenes). Los criterios de plantación serán los mismos que los utilizados en el tratamiento tipo 3 de plantación en terraplenes. El 40% restante de la superficie afectada llevará un tratamiento de hidrosiembra del tipo descrito en el tratamiento n° 2.

5. Válvulas de salida para animales.

Con objeto de evitar dicha afección es conveniente instalar en el cerramiento sistemas de salida unidireccional, con apertura hacia el exterior de la franja que ocupa la variante, en especial en aquellos enclaves donde es previsible una mayor incidencia de atropellos. El diseño seleccionado para dichas válvulas es el siguiente: Válvulas de salida para mamíferos pequeños. Se ha

optado por un modelo utilizado actualmente en algunas autopistas holandesas consistente en una puerta basculante de material ligero, pero firme, que se acciona unidireccionalmente, gracias al empuje del animal que intenta escapar.

Comprobar que las estructuras de paso sobre ríos y arroyos garantizan, además de la evacuación de caudales, el paso transversal de la fauna.

Comprobar la correcta realización de las plantaciones y del resto de las medidas correctoras diseñadas en el Proyecto de Construcción.

6. Préstamos y Vertederos.

Las estimaciones realizadas sobre las dimensiones y características de los volúmenes de movimientos de tierras señalan la necesidad de recurrir a escombreras para los materiales sobrantes aprovechables, al mismo tiempo que se requiere la extracción de préstamos para proporcionar el material necesario para los terraplenes.

La gestión de la obra implica una serie de acciones relacionadas con el emplazamiento de las instalaciones de préstamos y vertederos.

Por ello se ha efectuado un análisis sobre los posibles sitios a ocupar por las zonas de préstamos y los vertederos y en el Proyecto de Construcción se diseñarán las medidas acordadas para reducir las afecciones y también un Proyecto de restauración paisajísticas de las zonas en concreto.

7. Yacimientos arqueológicos.

Se propone la realización de una prospección arqueológica superficial intensiva sin remoción de tierras a través de la cual se valoren las afecciones y los posibles impactos que puedan sufrir los yacimientos documentados e inventariados y aquellos que puedan aparecer durante la prospección arqueológica.

Dicha prospección debería concretar la ubicación de los distintos yacimientos arqueológicos, los actualmente documentados o por conocer, de modo realmente fiable y lo más exacta posible, subsanando diversas discrepancias actuales, por lo que debería realizarse con GPS; y la delimitación de las dimensiones de los yacimientos y su área de expansión, documentación de restos estructurales y materiales, etc.

Durante la fase de construcción la medida correctora que se plantea es el seguimiento a pie de obra, por parte de un técnico arqueólogo, de todos los trabajos que pueden afectar a elementos arqueológicos que se encuentren en el subsuelo y

que, no han sido detectados por los trabajos con técnicas arqueológicas realizadas.

Por este motivo, es necesario realizar un seguimiento arqueológico de los movimientos de tierra, para la verificación de los elementos patrimoniales. Se verificará toda el área de obra, así como posibles caminos de acceso, zonas de extracción de préstamos, escombreras y vertederos de áreas en uso o previsibles.

Como resultado del seguimiento de los movimientos de tierras, se emitirá un Informe Arqueológico, que se presentará a la Dirección General de Patrimonio Cultural como organismo responsable de la Junta de Extremadura para este tipo de competencias.

En el Capítulo V, "Programa de vigilancia ambiental", se establece un sistema que trata de garantizar el cumplimiento de las indicaciones y medidas preventivas y correctoras, así como el plan de restitución ambiental. Se estructura a su vez en varios programas:

1. Programa de vigilancia para la protección del entorno de las obras.

Se vigilará que el paso previo al comienzo de las obras sea la correcta delimitación mediante balizamiento de la zona de obra, para evitar la invasión y deterioro de las áreas colindantes por maquinaria pesada. Se comprobará que durante la ejecución de las obras de construcción de la variante, en zonas de caudales naturales y zonas de invernada de grullas, no se proceda a la instalación de plantas de tratamiento, parques de maquinaria, acopio de materiales y préstamos.

2. Programa de vigilancia de la contaminación atmosférica.

Durante todo el periodo constructivo, se comprobará que se llevan a cabo riegos periódicos en las zonas de almacenamiento, tratamiento y transporte de áridos y materiales procedentes de movimientos de tierra, a fin de asegurar la mínima contaminación por partículas de polvo en suspensión en el aire. La maquinaria utilizada en perforación estará dotada de captadores de polvo y realizará el regado periódico de las pistas abiertas para la ejecución de la obra, así como el recubrimiento mediante lonas de los camiones encargados del traslado del material.

3. Programa de vigilancia de la contaminación acústica.

Se verificará que los niveles de ruido reales cumplen la Normativa vigente. Este programa debe servir para comprobar la corrección de los niveles establecidos; para ello, se medirán sobre el terreno los niveles acústicos alcanzados para poder cuantificar esas molestias.

4. Programa de vigilancia del sistema hidrológico.

Durante el periodo de construcción de la variante se realizarán controles para: comprobar que las obras se llevan a cabo con la mínima afección a los cursos de agua, evitando en lo posible las derivaciones de cauces, el tránsito de vehículos o maquinaria sobre los mismos y el vertido de tierras o cualquier otro tipo de materiales sobre los ríos y sus riberas. Se comprobarán los siguientes aspectos: que no se ha realizado ningún tipo de vertido en cursos de agua, que las estructuras de paso de los ríos y arroyos garanticen la evacuación de caudales y el paso de los sólidos de arrastre, que la extracción de áridos se realice en las zonas destinadas para ello, así como que no se procede al almacenamiento permanente o temporal de materiales o maquinaria sobre ningún cauce. El cambio de aceite de la maquinaria se realizará en depósitos confinados para su posterior traslado a centros de tratamiento especializados.

5. Programa de protección del suelo.

Se comprobará que durante la ejecución de las obras, los movimientos de tierra se ejecutan según lo establecido en el capítulo de medidas correctoras.

6. Programa de protección de la fauna.

Se comprobará que las obras de drenaje se han realizado de forma que no sean potenciales trampas para pequeños animales. En cuanto a los drenajes, se comprobará que enlazan a nivel de cursos preexistentes y que son viables para ser utilizados como pasos de fauna. Se comprobará que no existe efecto barrera para la fauna derivado de la construcción de la variante.

7. Programa de seguimiento de vertederos.

Se comprobará que los vertidos sean acopiados, en la medida de lo posible, en las zonas de préstamos. En cualquier caso, la tierra vegetal será el acopio más superficial para poder realizar el tratamiento de revegetación sobre este sustrato.

8. Programa de seguimiento de la revegetación.

Se verificará que en las unidades de obra que sea necesario se proceda a la eliminación, incluyendo recogida y transportes a vertedero, de todos los residuos existentes en la zona de actuación. Se prestará especial atención a la retirada y transporte de restos de obra, restos animales o vegetales que interrumpen el buen desarrollo de la obra, envases, plásticos, etc. y todo tipo de desechos procedentes de las plantaciones, hidrosiembras y siembras.

En las plantaciones se comprobará la eficacia de las plantaciones, el estado de las plantaciones realizadas y se valorará en qué medida las plantaciones han frenado la erosión en los taludes.

9. Resumen de actividades de vigilancia.

En este apartado se indican los aspectos sobre la gestión y costes del programa, las tareas previas necesarias para la realización de los seguimientos en obra y en explotación, el calendario de los distintos seguimientos, los informes del Programa de Vigilancia Ambiental y las responsabilidades del contratista de cara al Programa de Vigilancia Ambiental.

10. Personal.

Personal cualificado con capacidad para comprobación visual de la ocupación de instalaciones y actividad de obra, siendo recomendables titulados superiores; en especial en el caso del control arqueológico.

Personal cualificado con experiencia en plantaciones y capacidad para comprobación visual de roturas, tronchadas y aplastamientos de la vegetación.

Durante la fase de obras, la empresa contratista contará con un programa interno de vigilancia ambiental de realización propia, al margen del desarrollo y ejecución del programa de vigilancia ambiental por parte del equipo de vigilancia que estará asociado directamente a la Dirección de Obras. De ser así, se podrá establecer un sistema de coordinación y/o contraste entre ambos programas según se establezca en acuerdo común entre ambas partes, manteniéndose, en cualquier caso, la realización del programa de vigilancia ambiental que aquí se presenta por parte de un equipo de vigilancia independiente de la empresa contratista.

11. Preparación al inicio de las obras.

En este apartado se detallan las tareas de preparación para la realización del programa de vigilancia ambiental, indicándose las actividades que habrán de desarrollar el equipo de vigilancia, la empresa contratista y la dirección de obra.

12. Preparación de la vigilancia en explotación.

Tras la recepción de la obra, se inicia la vigilancia ambiental de la fase de servicio para la que se han previsto los seguimientos siguientes:

- Seguimiento de atropellos de animales.
- Seguimiento adecuación paisajística de la variante.
- Seguimiento restauración áreas afectadas por la obra.

A la recepción de la obra, la Dirección de Obra preparará un Informe de Partida sobre las incidencias en el desarrollo y ejecución de las obras que incorporará las conclusiones del Informe Final de la Vigilancia de Obra y en el que se harán constar las posibles variaciones en los elementos, disposición y morfología definitiva de la variante, si las hubiera.

Los informes anuales y los informes de cierre se remitirán al órgano Ambiental en cumplimiento de las exigencias establecidas por el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

13. Responsabilidades del contratista de cara al programa de vigilancia ambiental.

La ejecución del programa de vigilancia durante la fase de obras corresponde a la Dirección de Obra, que contará con un equipo de vigilancia ambiental para su realización. El contratista se obliga a facilitar la labor del equipo de vigilancia ambiental proporcionando la información que sea necesaria sobre la actividad de obra y los incidentes que puedan repercutir sobre los distintos elementos ambientales. De alcanzar o superar los indicadores claves establecidos de los seguimientos de la fase de obra los valores definidos como Umbrales de Alerta, el contratista se verá obligado a ejecutar a sus expensas, las medidas de urgencia que recomiende el equipo de vigilancia ambiental quien, en su informe de alerta, habrá de justificar debidamente que la alteración detectada es atribuible a la construcción de la variante, justificando y defendiendo la medida a realizar.

RESOLUCIÓN de 4 de marzo de 2003, del Consejero de Agricultura y Medio Ambiente, por el que se dispone la ejecución de la sentencia nº 1983 de 28 de noviembre de 2002, de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Extremadura, en el recurso contencioso-administrativo nº 587/2000.

En el Recurso Contencioso-Administrativo, núm. 587 de 2000, promovido por el Procurador D. Joaquín Garrido Simón, en nombre y representación de la recurrente D^a Mercedes Cobaleda González, contra la Junta de Extremadura, representada y defendida por el Sr. Letrado de su Gabinete Jurídico, recurso que versa sobre: “Resoluciones de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de fecha 20-3-2000, recaídas en los Expedientes de Responsabilidad Patrimonial Rp/97/0010 y Rp/98/0044”.