

anterior, en el Director General de Protección Civil, Interior y Espectáculos Públicos de esta Consejería.

Mérida, 19 de julio de 2004.

La Consejera de Presidencia,  
CASILDA GUTIÉRREZ PÉREZ

*RESOLUCIÓN de 22 de julio de 2004, de la Consejera de Presidencia, por la que se asignan temporalmente las funciones de la Secretaría General y de la Dirección General de la Función Pública de la Consejería de Presidencia, en ausencia de sus titulares.*

Ante la ausencia, con motivo del periodo anual de vacaciones, de

los titulares de la Secretaría General y de la Dirección General de la Función Pública de la Consejería de Presidencia, en uso de las atribuciones conferidas por el artículo 77.2 de la Ley 1/2002, de 28 de febrero, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad Autónoma de Extremadura

#### RESUELVO

Del día 1 al 31 de mes de agosto del año en curso las funciones de la Secretaría General y de la Dirección General de la Función Pública de la Consejería de Presidencia serán ejercidas por el Director General de Coordinación e Inspección.

Mérida, 22 de julio de 2004.

La Consejera de Presidencia,  
CASILDA GUTIÉRREZ PÉREZ

## III. Otras Resoluciones

### CONSEJERÍA DE AGRICULTURA Y MEDIO AMBIENTE

*RESOLUCIÓN de 9 de julio de 2004, de la Dirección General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de “Adecuación y mejora del C.V. de Cabañas del Castillo a Berzocana (Tramo Berzocana a Solana)”.*

El R.D. Legislativo 1302/1986, 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.<sup>a</sup> 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.

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento, el Estudio de Impacto Ambiental fue sometido al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el D.O.E. nº 62 de fecha 29 de mayo de 2003. En dicho período de información pública se han presentado alegaciones por parte de asociaciones ecologistas y culturales y 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 Ambiental, sobre el Proyecto de “Adecuación y mejora del C.V. de Cabañas del Castillo a Berzocana (tramo Berzocana a Solana)”

### DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada y analizados los potenciales efectos significativos que pudieran derivarse de la realización del proyecto, se considera el proyecto ambientalmente viable siempre que se cumpla el condicionado incluido en esta Declaración y se apliquen las medidas correctoras relacionadas en el Estudio de Impacto Ambiental, que no entren en contradicción con ellas.

Las medidas correctoras y protectoras de la presente Declaración son las siguientes:

1. Con el fin de minimizar la afección del proyecto a la vegetación, en el trazado definitivo de la carretera deberán tenerse en cuenta las siguientes consideraciones:

- La variante de acceso a Solana se ajustará para afectar al menor número de alcornocos posible.
- En el p.k. 1+400 (de la planta) aumentar el radio para adaptarse más al trazado antiguo y evitar la afección a arbolado autóctono.
- En el p.k. 1+900 (de la planta) acercar el trazado nuevo al antiguo para evitar la afección a unos alcornocos de gran porte.
- En el tramo entre el p.k. 2+700-2+940 (de la planta) ajustarse lo más posible al trazado antiguo.
- El tramo en variante a continuación de la Ermita se encajará entre los alcornocos existentes para afectar al menor número de ellos.

Todos estos ajustes de trazado deberán contar previamente con el visto bueno de la Dirección General de Medio Ambiente.

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

- En los p.ks. 1+360-1+420, 1+940-1+980, 2+340-2+360, 3+480-3+500, 3+720-3+860 y 5+460-final (de los perfiles transversales) se crean terraplenes de considerable tamaño. Para minimizar la ocupación superficial y conseguir su

integración paisajística se podrán realizar terrazas en las que se realizarían plantaciones, como se indica en el Estudio de Impacto Ambiental, muros de contención en mampostería en la base de los terraplenes o muros de escollera con el material procedente del desmonte.

- Se presentará un Estudio de Impacto Ambiental previamente al vertido de tierras sobrantes, préstamos de áridos, instalaciones auxiliares de obras como plantas de hormigón y aglomerado, parque de maquinaria, almacenes de material, etc.

- 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 lubricantes 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).

- 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. Se cubrirán con tierra vegetal y se realizarán hidrosiembras y se plantarán 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 procederá a la reposición de marras y al seguimiento de las siembras y plantaciones realizadas.

- Se restaurarán ambientalmente los terrenos afectados por las obras accesorias. Se escarificarán los tramos de carretera abandonados, extendiendo sobre ellos tierra vegetal y procediendo a su revegetación.

- Las paredes de piedra que sea necesario derribar se repondrán a su estado original.

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.

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

Para facilitar el trasiego de la fauna silvestre y producir una menor ocupación de las vaguadas, se sustituirán los marcos prefabricados por losas sobre muros laterales, de la mayor luz posible, al menos en los p.ks. 2+240 y 1+180.

Sólo se cortarán los árboles afectados por la plataforma de la carretera, respetando los que queden en la zona de dominio público. 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 transplante 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 cinco por uno en áreas afectadas por la carretera.

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.

Se comunicará a los propietarios de cerramientos afectados por la carretera que los nuevos cerramientos deberán ajustarse a lo establecido en el art. 60.I de la Ley de Caza de Extremadura o en caso contrario requerirán autorización de 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.

#### 8. Patrimonio.

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.I de la Ley 2/1999, de Patrimonio Histórico y Cultural de Extremadura.

#### 9. Seguimiento y vigilancia.

De acuerdo con el art. 25 del R.D. 1131/1988, 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.

Se comunicará a esta Dirección General de Medio Ambiente el inicio de las obras.

Una asistencia técnica realizará el seguimiento y vigilancia de que las obras se ajustan a lo establecido en el proyecto y 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 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.

Al finalizar las obras la Dirección de obras certificará que se han aplicado las medidas protectoras y correctoras incluidas en el Estudio de impacto ambiental y en esta Declaración.

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

Si se produjesen modificaciones sensibles en la solución que se ha estudiado, deberá remitirse la documentación justificativa correspondiente, a fin de considerar la tramitación que 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 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 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental (modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo).

Mérida, 9 de julio de 2004.

El Director General de Medio Ambiente,  
GUILLERMO CRESPO PARRA

## ANEXO I

### ALEGACIONES PRESENTADAS Y CONSIDERACIONES DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE

• Alegaciones presentadas por Ecologistas en Acción y D. F. Javier González del Amo.

Alegan que el Estudio de impacto ambiental presenta graves carencias, no precisando la longitud y altura de los taludes, el arbolado que es necesario eliminar, los metros de pared de piedra que se van a derribar, las características de los taludes y aspectos sobre la restauración, por lo que se requiere un nuevo estudio.

Declaran que la carretera atraviesa un enclave de excepcional valor paisajístico, ambiental y cultural, además de estar declarado como ZEPA, valores que no han sido tenidos en cuenta en el diseño del trazado.

Afirman que el eje de la carretera está, casi en todo momento, desplazado y son numerosas y de gran calado las variantes y que la mejora de la comunicación no justifica el grave daño que se produciría, siendo preferible la reafirmación del piso y ampliación del radio de algunas curvas.

Exponen que los taludes de más de dos metros de altura deben estar afianzados con muros de piedra en seco de canteras autorizadas, no de pedrizas de la zona, debiendo prohibirse los paneles de hormigón. Además todos los árboles y arbustos silvestres autóctonos deberían ser transplantados, limitando su arranque al máximo. Los muros de piedra deberían reconstituirse con la piedra original antes del comienzo de las obras. No deberían crearse escombreras en las inmediaciones de la carretera, sólo en zonas autorizadas.

Alegan también que en la redacción del Estudio de Impacto Ambiental deberían participar especialistas que determinen la necesidad de pasos de fauna. Deberían mantener y sobredimensionar alguno de los pasos de agua, revegetando sus inmediaciones, evitarse la canalización de la cuneta con hormigón.

Debería respetarse la anchura actual de la carretera o incrementarla en torno a los 5 metros.

Se considerarán los restos arqueológicos existentes en torno en los puntos 31 a 27, siendo necesario un estudio y un seguimiento de las obras. También deberían respetarse las zahúrdas existentes a la llegada a Solana.

• Alegaciones presentadas por D<sup>a</sup> Carmen Ibáñez Torres y D. Mario Morales Villarroel.

Alegan la necesidad de afianzar la margen de la carretera en dirección descendente a la pendiente de la ladera mediante muros de carga a piedra vista extraída de canteras autorizadas.

Afirman que la ampliación del ancho a 5,60 metros, como la carretera de Retamosa a Cabañas, sería un ejemplo de desarrollo sostenible, haciendo coincidir los ejes y ampliando los radios de las curvas, lo cual se puede mejorar mediante la instalación de muros de piedra en la pendiente.

Rechazan el trazado entre los puntos 55-45 ya que supone un nuevo trazado y consideran el primer tramo desde el inicio al punto 62 como el ideal para el resto del tramo hasta la ermita. En el tramo entre la ermita y el final proponen utilizar el trazado actual, coincidiendo los ejes y rectificando las curvas de los puntos 32, 30 y 24. Además consideran necesario un estudio de los restos arqueológicos en torno a los puntos 31 a 27.

- Alegaciones presentadas por SEO/BirdLife.

Coincide con los anteriores en que debería reducirse el ancho a 5,60 metros, como en el tramo de Retamosa a Cabañas, y que entre los puntos 55 al 45 y del 42 al 29 se debería seguir el trazado actual de la carretera, ampliando las curvas más peligrosas, ensanchándolas por el interior. En caso contrario deberían detallarse las medidas compensatorias y la dotación de las partidas presupuestarias necesarias.

- Alegaciones presentadas por D. Vicente Risco en representación de la Asociación Cultural “El Resbaladero”.

Coinciden con los anteriores en que se proceda como en el tramo entre Retamosa y Cabañas, reduciendo el ancho y haciendo coincidir los ejes de la carretera actual y la nueva, excepto en las curvas peligrosas.

- Alegaciones presentadas por la Plataforma para la defensa del patrimonio de las Villuercas.

Coincide con los demás en las carencias del Estudio de Impacto Ambiental y en los temas de taludes, muros de contención, cortas de arbolado, muros de piedra y escombreras. Afirman que debería reducirse el ancho a 5,60 metros, como la carretera de Retamosa a Cabañas, modelo de desarrollo sostenible, coincidiendo los ejes y ampliando los radios de las curvas, mejorado con la instalación de muros de piedra en la pendiente. Coincide con los anteriores en las observaciones realizadas al trazado en los puntos del 55 al 45 del 63 al 56 y del 42 al 29, así como la llegada a Solana y la afección a las zahúrdas.

Consideraciones de la Dirección General de Medio Ambiente.

En relación con las carencias del Estudio de Impacto Ambiental se solicitó a la Excma. Diputación de Cáceres documentación justificativa y complementaria sobre el ancho de calzada, arbolado afectado, perfiles transversales, previsión de préstamos y escombreras, afección a muros de piedra, zahúrdas y restos arqueológicos, obras de fábrica y pasos de fauna, que ha sido remitida posteriormente.

Según la Excma. Diputación de Cáceres, la Norma 3.1 I.C “Trazado” de la Instrucción de Carreteras vigente en su artículo 7.3.1 establece para una carretera convencional, la de menor categoría, con velocidad de proyecto de 40 km/h y una I.M.D. inferior a 2000 vehículos/día, un ancho de carril de 3 metros con un arcén de 0,5 metros. En este caso se ha diseñado un carril de 3 metros y 40 cm más de ancho para poder pintar las líneas blancas de borde y central, por lo que el ancho de aglomerado final será de 6,40.

El nuevo trazado discurre en su mayor parte aprovechando el trazado existente, estableciendo variantes en curvas peligrosas de difícil corrección donde además un ajuste más exigente al trazado antiguo podría causar una mayor afección a la vegetación. Según la Excma. Diputación de Cáceres se aprovecha una longitud de 1.590 m.l., es decir, que el 70% coincide en todo o parte con el camino existente.

La ampliación de la calzada se ha realizado por una margen u otra y se han ajustado los radios de curvatura para afectar a la menor vegetación posible, especialmente a los ejemplares de mayor porte.

La extracción de préstamos se realizará en los puntos que marque la Dirección General de Medio Ambiente.

No se requieren escombreras ya que el volumen de terraplén es superior al de desmonte.

Según la Excma. Diputación de Cáceres, en general, no existen muros de piedra a derribar. Las boquillas de las obras de fábrica se ejecutarán en muros en vuelta de mampostería ordinaria.

No se afectará ni a las zahúrdas ni a los restos arqueológicos.

Se han sustituido algunas obras de fábrica de tipo marco prefabricado por losa apoyada sobre estribos para aumentar la luz de paso y no afectar a la vaguada (p.k.s 2+240 y 1+180).

El resto de cuestiones se considera que serán corregidas con las medidas correctoras incluidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en la presente Declaración.

## ANEXO II DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto consiste en la adecuación y mejora de la carretera entre Berzocana y Solana, en una longitud de 3.800 metros. Se proyecta una carretera con un ancho afirmado de 6,40 y la mejora del trazado fundamentalmente ensanchando las curvas por la parte interior y en algún caso alguna pequeña variante.

El afirmado en las cuñas será de 40 cm de base granular Z-1 y sobre el firme viejo de 10 cm de espesor mínimo de Z-1. Sobre todo ello se ejecutará un riego de imprimación con 1 kg de emulsión asfáltica ECI, extendiendo después una capa de mezcla bituminosa en caliente tipo S-12, de 7 cm de espesor medio compactado, a lo largo de todo el tramo.

El proyecto incluye 12.484,00 m<sup>3</sup> de excavación en cuña y ensanche, 12.040,00 m<sup>3</sup> de terraplén con productos de la excavación, 4.496,00 m<sup>3</sup> de base Z-I, 9.280,00 m<sup>2</sup> de riego de imprimación, 25.840,00 m<sup>2</sup> de riego de adherencia y 4.199,00 Tn de aglomerado asfáltico.

Se proyecta también la prolongación de las obras de fábrica existentes para adaptarlas al nuevo ancho así como las señalización horizontal en eje y bordes de calzada.

La obra se justifica por la necesidad de mejorar la comunicación entre los pueblos afectados, evitando el aislamiento. Dada las condiciones topográficas de la zona se proyecta la construcción de muros de contención en la terminación de los taludes para reducir la superficie de suelo expuesta a la erosión.

### ANEXO III

#### RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El Estudio de Impacto Ambiental se estructura en antecedentes, siete capítulos y un anexo: descripción del proyecto y sus acciones, examen de alternativas técnicamente viables y justificación de la solución adoptada, inventario ambiental y descripción de las interacciones ecológicas o ambientales claves, identificación de factores que inciden sobre el terreno, medidas correctoras más importantes que deben tenerse en cuenta para reducir los efectos negativos de las obras, programa de vigilancia ambiental y documento de síntesis.

En los “Antecedentes” se justifica la necesidad de la evaluación de impacto ambiental.

El primer capítulo “Descripción del proyecto y sus acciones” comienza con su localización geográfica, procediendo posteriormente a describir las características del proyecto.

En el capítulo segundo “Examen de alternativas técnicamente viables y justificación de la solución adoptada” se justifica el trazado elegido indicando que se han realizado análisis de alternativas puntuales en lugares concretos.

En el capítulo tercero “Inventario ambiental y descripción de las interacciones ecológicas o ambientales claves” se analizan los diferentes factores ambientales que potencialmente se verán afectados por las acciones del proyecto: localización, situación y descripción general de la zona, topografía, relieve y geología, hidrografía, climatología, suelos, vegetación (vegetación natural, estado actual de la vegetación y vegetación

antrópica), fauna, paisaje (campos cultivados, arroyos, laderas de sierra, prados y dehesas) y medio humano (aspectos socio-económicos).

En el capítulo cuarto “Identificación de factores que inciden sobre el terreno y valoración individual de sus impactos” se repasan las variables incluidas en la siguiente listas de chequeo: factores físicos (tierra, aguas y clima), factores biológicos (flora, fauna y naturaleza), factores culturales, monumentos histórico-artísticos, población, usos del suelo, redes de transporte, redes de servicios, focos contaminantes, factores degradantes (erosión, sedimentación, inundaciones, contaminación, eutrofización, salinización, incendios, alteraciones de flora, alteraciones de fauna). A continuación en la matriz se indica la relevancia de los impactos causados en fase de construcción, explotación, con medidas a corto plazo, a medio plazo y a largo plazo y los factores más relevantes. En un cuadro final se hace una valoración de los factores ambientales de la obra, estableciéndose una columna en la que aparecen los puntos críticos. Posteriormente se comentan los factores causantes de efectos negativos y se valoran. No se prevén afecciones altas. Los efectos de intensidad media pueden reducirse mediante medidas correctoras y en un periodo de tiempo medio o breve pasarán a ser de intensidad leve o nula. Como valoración global se ha realizado una calificación cuantitativa, calificando de alta incidencia “la importancia ecológica”, media “las características vegetales”, “las características edáficas”, “enclaves faunísticos”, “afección a microbiotopos” y “procesos de erosión” y de baja incidencia “los condicionantes paisajísticos”.

En el capítulo quinto “Medidas correctoras más importantes que deben tenerse en cuenta para reducir los efectos negativos de las obras” se incluyen las siguientes medidas correctoras:

- Proteger la base de los desmontes en las escasas zonas en que en su constitución no ofrezca garantías de estabilidad.
- Controlar mediante obras de mampostería en seco o piedras procedentes de los desmontes, la base de los terraplenes, para evitar mayores ocupaciones de suelo y para lograr pendientes similares a las naturales.
- Completar los terraplenes con una capa superficial de tierras, al igual que las superficies llanas barridas por la maquinaria, procediendo, mediante siembra, a su revegetación.
- La obra de ensanche de pontones y caños afectados, se realizará con la base adaptada a la topografía real del cauce. Evitando

crear cascadas a la salida y realizando la suficiente integración en el cauce para no erosionarlo aguas abajo.

— Transportar las tierras sobrantes hasta las zonas de miradores o vertederos que se recomiendan extendiéndolos y tratándolos adecuadamente para evitar impactos paisajísticos y erosivos, incluso con reforestación terminal.

— No se aumentará el ancho de la plataforma de la carretera con el pretexto de realizar una compensación de tierras en la sección.

— Como consecuencia de las pequeñas variantes previstas en el trazado, quedarán “tramos muertos”, consideramos totalmente necesario el levantamiento y retirada del firme asfaltado por la absoluta invalidez y “espacio vacío” que imposibilita la recolonización de la vegetación natural, causando por tanto dichos tramos muertos una grave distorsión paisajística y ecológica, tanto mayor con relación a su superficie. Muy conveniente resultaría efectuar una plantación de pies jóvenes de roble melojo en este espacio, sobre todo si la regeneración natural, una vez retirado el asfalto se viese impedida o dificultada por un pastoreo intensivo, del que habría que proteger dicha plantación. De forma resumida consideramos que en las zonas, en que el antiguo trazado quede aislado, podrá realizarse un escarificado, para aprovechar si es posible los materiales de la base y de la subbase, permitiendo que la antigua plataforma pueda ser colonizada por la vegetación natural.

— Se recomienda la construcción de zonas de parada y contemplación del paisaje.

— Seguir las recomendaciones para repoblar zonas de influencia de la carretera, que se indican.

— Ante el derribo necesario de los muros de piedra, se deben restituir en su totalidad, como elementos rurales plenamente integrados en su entorno, de insustituible funcionalidad, a la vez práctica y estética, frente a otros materiales artificiales (alambreadas, ladrillos, bloques,...) la extraordinaria calidad paisajística de todo el área circundante, con su excepcional valor y tipismo cultural, exige la aplicación estricta de esta medida correctora del impacto causado.

— Con objeto de garantizar la necesaria permeabilidad territorial durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará mediante las actuaciones necesarias, el nivel actual de acceso a los caminos rurales y vías vecinales atravesadas por el proyecto. El acceso desde las fincas a la carretera se realizará por las

zonas que suponga mayor seguridad vial, pero nunca mediante la construcción de caminos paralelos a la traza. Para practicar el acceso a las fincas, en puntos de fuerte entalladura (existencia de taludes prolongados), no deben crearse caminos de servicio paralelos al trazado. Estos caminos provocan, además de un grave impacto visual, inestabilidad en el terreno, sin aportar en realidad un servicio útil. La alternativa consistiría en estudiar en cada caso accesos practicables desde otros lugares o fincas aledañas, según disponga la normativa actual al respecto.

— La afección a los arroyos y líneas naturales de drenaje será mínima, evitando la deposición de materiales derivados del movimiento de tierras en estos casos cauces, así como el vertido de aceites y sustancias contaminantes de la maquinaria y vehículos de obra.

— Los puentes y pontones sobre los arroyos que cruzan la carretera, tienen valor cultural y tradicional, por lo que siempre que sea posible deben conservarse y no dañarse.

— Para la restauración de la vegetación se utilizarán especies vegetales autóctonas y si fuera posible procedentes de la propia zona.

El capítulo sexto “Programa de vigilancia ambiental” con la finalidad de comprobar la realidad y distribución de los impactos negativos previstos y de aquéllos no previstos que pudieran presentarse, para establecer las nuevas medidas correctoras. Está prevista la contratación de un Técnico Especialista en prevención de impacto ambiental para comprobar el cumplimiento de las medidas correctoras. Además se elaborará periódicamente una ficha de seguimiento de las medidas correctoras. Periódicamente y antes de los tres meses de la fecha de emisión del acta de recepción provisional de la obra se remitirá a la administración competente un informe sobre el estado y progreso de las actuaciones referidas en el Estudio de Impacto Ambiental.

El capítulo séptimo corresponde al “Documento de síntesis” en el que se resume el proyecto, se justifica la mejora de la carretera y se analiza su impacto ambiental.

Se incluye un anexo con el pliego de condiciones técnicas para las plantaciones de las obras de acondicionamiento y restauración paisajístico.

Finalmente se incluyen también planos de situación, planos en planta del trazado, perfiles transversales, secciones tipo y reportaje fotográfico.