

III. Otras Resoluciones

CONSEJERIA DE AGRICULTURA Y MEDIO AMBIENTE

RESOLUCIÓN de 19 de enero de 2006, de la Dirección General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de “Nueva carretera de unión de la comarca de La Vera con el Valle del Jerte. Tramo II: del p.k. 7+780 al 13+200, por Barrado”.

El R.D. Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado 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. 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 “Nueva Carretera de Unión de la Comarca de La Vera con el Valle del Jerte, tramo II: del p.k. 7+780 al 13+200, por Barrado” pertenece a los comprendidos en el Anexo II del Decreto 45/1991, sobre medidas de protección del ecosistema en la comunidad autónoma de Extremadura. No obstante, en base al artículo 6 del citado Decreto y del R.D. 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, se ha decidido someter al procedimiento establecido en el R.D. 1131/1988, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del R.D. Legislativo 1302/1986, de evaluación de impacto ambiental, en base a las siguientes consideraciones:

- Posibilidad de afección a la Red Natura 2000.
- Elevados valores paisajísticos de la zona.
- Envergadura del proyecto.

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 124 de fecha 25 de octubre de 2005. En dicho período de información pública ha presentado alegaciones la Asociación para la defensa de la naturaleza y los recursos de Extremadura (ADENEX).

En el Anexo I se resumen las alegaciones recibidas y las consideraciones de la Dirección General de Medio Ambiente al respecto. 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 “Nueva Carretera de Unión de la Comarca de La Vera con el Valle del Jerte, tramo II: del p.k. 7+780 al 13+200, por Barrado”.

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada y analizados los potenciales efectos significativos que pudieran derivarse de la realización del proyecto, se considera viable desde el punto de vista ambiental, considerando que de su ejecución no se derivarán impactos ambientales críticos.

Asimismo, declaro que el proyecto no tendrá efectos negativos apreciables en lugares incluidos en la red “Natura 2000”, siempre que se cumplan las medidas incluidas en la presente Declaración de Impacto Ambiental.

Los impactos ambientales de efectos moderados y/o severos podrán ser corregidos con la aplicación de las medidas correctoras incluidas en el Estudio de impacto ambiental (resumidas en el Anexo III de la presente Declaración). No obstante, será obligatorio ejecutar las medidas que a continuación se detallan, que prevalecerán en cualquier caso respecto a las resumidas en el Anexo III:

1. Protección del suelo, recuperación, restauración e integración paisajística.

1.1. Dado el alto valor paisajístico que los bancales de piedra presentan en esta zonas, las que sean afectada por las obras de mejora de la carretera deberán reponerse a su estado original.

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

1.3. 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. Se acopiará en zonas desprovistas de vegetación o sobre la carretera antigua.

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

1.5. Se ejecutarán las medidas necesarias para conseguir la integración paisajística de la obra (restauración de taludes, acondicionamiento morfológico de superficies afectadas, plantaciones, integración de tramos abandonados, etc.), además de las recogidas en el Estudio de impacto ambiental.

1.6. Los taludes se diseñarán con pendientes que aseguren su equilibrio y faciliten su revegetación. Se recubrirán con tierra vegetal una vez perfilados y se procederá a su revegetación mediante siembras y plantaciones.

1.7. Se realizarán plantaciones en las zonas afectadas por la nueva obra con vegetación autóctona como la existente en la zona. Se efectuarán en otoño, recurriéndose siempre que sea necesario a la aplicación de riegos. Asimismo se procederá a la reposición de marras y al seguimiento de las siembras y plantaciones realizadas. Se considera muy reducido el número de plantas presupuestadas para revegetación, por lo que deberá aumentarse esta partida.

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

1.9. Se restaurarán los tramos muertos del trayecto modificado (excepto los que permanezcan como accesos), escarificándolos, extendiendo tierra vegetal y revegetando; se podrán utilizar de manera transitoria para la localización de zonas de acopio, vertederos, parque de maquinaria, etc., procediendo a su restauración e integración paisajística al finalizar las obras.

2. 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.

3. Protección de la atmósfera.

Para evitar niveles de inmisión elevados de partículas en suspensión durante la fase de obras, se procederá al riego sistemático

de las superficies que puedan provocar este tipo de contaminación. Se controlará la emisión de gases y contaminantes de los vehículos y maquinaria utilizados en el trabajo mediante su continua puesta a punto, así como la generación de ruidos con la utilización de silenciadores y/o apantallamientos acústicos.

4. Protección a la fauna y flora.

Para afectar al menor número de árboles posible, sólo se cortarán los afectados directamente por la plataforma dejando el resto, salvo que por motivos de seguridad vial se determine la corta de alguno más. Previamente a la corta del arbolado se comunicará a esta Dirección General de Medio Ambiente el número de ejemplares, especies y tamaños que se considera necesario cortar y las medidas correctoras de revegetación que se abordarán, para su valoración e informe. Los que sean necesarios cortar se restituirán en una proporción de cinco por uno en áreas donde sea viable su plantación.

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 la necesidad de reponer las paredes de piedra y que los nuevos cerramientos deberán ajustarse a lo establecido en el artículo 60.1 de la Ley de Caza de Extremadura o en caso contrario requerirán autorización de la Dirección General de Medio Ambiente. Los que tuvieran pared de piedra deberán reponerla.

Según las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente, la densidad de pasos de fauna debe ser de uno cada kilómetro en zonas transformadas por actividades humanas o uno cada 50 m en hábitats forestales, para pequeños vertebrados, con unas dimensiones mínimas de 2x2 m. Dado que ya se proyecta un viaducto en el p.k. 13 y un marco de 2x2 en el 8+800, se considera que deberían sobredimensionarse las obras drenaje de los p.k. 8+260 y 9+440, colocando en estos terraplenes marcos de 2x2 m. De los tres marcos 2x2, en aquellos que permanezcan parte del tiempo inundados se realizará una banqueta lateral de 0,5 m de ancho que se mantenga en seco. Se revegetarán las embocaduras de estos pasos para encauzar la fauna hacia ellos.

El acondicionamiento del viaducto implicará el mantenimiento de las comunidades de ribera bajo el viaducto, recurriendo para la restauración a especies autóctonas propias del hábitat. Siempre que sea técnicamente viable las pilas y los estribos deben quedar situados fuera de la zona ocupada por la vegetación de ribera. Se

eliminarán los caminos de acceso y los posibles obstáculos que pudieran quedar.

5. 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.

6. 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 artículo 54.1 de la Ley 2/1999, de Patrimonio Histórico y Cultural de Extremadura.

7. Seguimiento y vigilancia.

De acuerdo con el artículo 25 del R.D. 1131/1988, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del R.D. Legislativo 1302/1986, 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 este informe, debiendo comunicar cualquier incidencia a la Dirección General de Medio Ambiente.

Dentro del Plan de Vigilancia Ambiental se remitirá a esta Dirección General de Medio Ambiente informes mensuales sobre el progreso de las obras y la aplicación y eficacia de las medidas establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental y en el Estudio de impacto ambiental.

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, procediéndose a la reposición de marras.

Si se produjesen modificaciones sensibles en la solución que se ha estudiado, deberá remitirse la documentación justificativa correspondiente para adecuar tales modificaciones a las exigencias ambientales.

Una vez finalizada la obra, y antes de que la maquinaria abandone la zona se comunicará a esta Dirección General de Medio

Ambiente para verificar la eficacia y cumplimiento de las medidas correctoras y en caso necesario realizar las indicaciones oportunas para la correcta integración ambiental de la obra.

Mérida, a 19 de enero de 2006.

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 la Asociación para la defensa de la naturaleza de Extremadura (ADENEX):

Considera que la obra está sobredimensionada en relación al volumen de tráfico que presenta en la actualidad, dando lugar a un importante impacto ambiental y paisajístico.

De las cuatro alternativas estudiadas, la VI (travesía por Barrodo) que ha sido la elegida, supone un menor impacto ambiental, que el trazado original. Pese a ello el impacto paisajístico será elevado.

Uno de los impactos más importantes será el visual, ya que será necesaria la realización de desmontes y taludes de hasta 12 m de altura y el ensanchamiento hasta 8 m, dando lugar a un importante impacto visual ahora inexistente. Se eliminarán diferentes especies vegetales de valor ecológico y económico, como robles, castaños, cerezos, olivos e higueras.

Al aumentar la anchura de la carretera la velocidad media aumentará, con el consiguiente riesgo de sufrir algún accidente y atropello de fauna.

Se considera necesaria la aplicación de geotextil en los nuevos taludes de la carretera que permita retener la humedad y disminuir los procesos erosivos.

No se establecen cuáles serían las zonas acopios de materiales, ni donde se establecería el suelo fértil. Tampoco se mencionan cuántos árboles serían eliminados.

Por experiencias en otras obras consideran que muchas de las medidas preventivas y correctoras no obtienen los resultados deseados.

Se considera el proyecto aceptable si se cumplen estrictamente las medidas preventivas, correctoras y el Plan de vigilancia ambiental.

Consideraciones de la Dirección General de Medio Ambiente.

La alternativa seleccionada (travesía de Barrado) reducirá en gran medida el impacto paisajístico y sobre la vegetación al evitar atravesar la garganta y discurriendo un largo tramo a media ladera.

En el Estudio de impacto ambiental y en la Declaración de Impacto Ambiental se establecen medidas para reducir el impacto paisajístico como envejecimiento de roca en desmonte, muro ecológico, terrazas de piedra, revegetación. La elección de la alternativa de la travesía de Barrado evitará la corta de un importante número de arbolado.

En relación con el atropello de fauna se establecen medidas correctoras, como pasos de fauna en algunas vaguadas, para encauzar la fauna hacia ellas y evitar su atropello.

En relación con la ubicación de los acopios y tierra vegetal en la Declaración de Impacto Ambiental se establecen medidas generales para minimizar los impactos que pudieran generar. No obstante, préstamos y vertederos requerirán de un informe previo de la Dirección General de Medio Ambiente. Al estar sin delimitar la banda de ocupación de la carretera es difícil cuantificar el número de árboles afectados, aunque previamente a su corta se deberá presentar a esta Dirección General de Medio Ambiente una solicitud con el número, especie y tamaño del arbolado afectado.

Se establece un Plan de Vigilancia para garantizar que se adoptan las medidas preventivas y correctoras incluidas en el Estudio de impacto ambiental y en la Declaración de Impacto Ambiental.

ANEXO II DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto de “Nueva Carretera de Unión de la Comarca de la Vera con el Valle del Jerte, tramo II: del p.k. 7+780 al 13+200, por Barrado”, forma parte del proyecto de nueva carretera de conexión entre la N-110 y la EX-203, comunicando La Vera con el Jerte sin llegar hasta Plasencia. El subtramo I que comienza en la carretera EX-203, junto a la Ermita de la Virgen Blanca y termina en el p.k. 7+780 se ejecutó en el año 2002.

El tramo proyectado comienza en el p.k. 7+780 y finaliza en el p.k. 13+200, en las proximidades de la Garganta del Obispo, en el término municipal de Barrado. Las acciones consisten en el ensanche de la calzada a 6 m y dos arcenes de 1 m. En algunos tramos se ejecutará ensanche y refuerzo de la carretera actual y

en otros la traza discurre en variante. El tramo entre el p.k. 10+615 y 11+880 corresponde a la travesía de Barrado, donde la actuación se reduce a la ejecución de una nueva capa de rodadura sobre el firme existente y la implantación de mobiliario urbano, no realizándose movimientos de tierras ni ejecución de obras de drenaje. Las actuaciones correspondientes al resto de la carretera conllevan nuevas obras de drenaje y una estructura en el p.k. 12+840.

Debido a la orografía del terreno la mayor parte de las secciones discurren a media ladera, con parte de la plataforma en desmonte y parte en terraplén. Los desmontes más importantes se producen en los p.ks. 7+900 (5,3 m), 10+160 (5,2 m) y en el 12+380 (6,5 m). Los terraplenes más importantes se producen en los p.ks. 8+820 (6 m), 9+540 (12 m), 10+060 (8,5 m) y 12+620 (7 m). El volumen de terraplén es de 98.800 m³ y el de desmonte es de 104.000 m³, por lo que no se prevé establecer zonas de vertedero, si bien habrá que recurrir a zona de préstamos en la propia traza en un volumen de 6.000 m³. Los taludes proyectados en desmonte en tierras son 1:1, en roca 1:3 y los terraplenes 3:2. Los principales terraplenes se estabilizarán mediante Mecamur (muro ecológico).

Las obras de drenaje proyectadas son caños de 100, de 120, doble caño de 100 y marco de 2x2.

ANEXO III RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El Estudio de Impacto Ambiental se estructura en antecedentes, marco legal, objeto del estudio, 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 los efectos directos o indirectos que las acciones previstas en el proyecto y las alternativas técnicamente viables puedan causar al ecosistema, identificación, descripción y valoración de los efectos directos o indirectos que las acciones previstas en el proyecto y las alternativas técnicamente viables puedan causar al ecosistema, descripción de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias para minimizar, evitar o compensar el impacto que pueda causar el proyecto sobre el medio ecológico, presupuesto de ejecución de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias, calendario de ejecución de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias, programa de vigilancia ambiental y documento de síntesis. Se incluye además un Anexo de planos descriptivos del proyecto.

En los “Antecedentes” se encuadra la obra dentro del proyecto global de la carretera de unión entre La Vera y el Jerte y se

resume la problemática ambiental de la anterior propuesta de trazado que tuvo Declaración de Impacto Ambiental desfavorable mediante Resolución de 11 de junio de 2000 (D.O.E. n° 87).

Dentro del “Marco legal” se relaciona la normativa de carácter ambiental.

En el apartado “Objeto del estudio” se plantea la necesidad de realizar el Estudio de impacto ambiental y de estudiar alternativas ante el requerimiento de la Dirección General de Medio Ambiente.

El capítulo cuarto está dedicado a la “Descripción del proyecto y sus acciones”. En él se analizan su localización y sus características, que se resumen en el Anexo II.

En el capítulo quinto “Examen de alternativas técnicamente viables y justificación de la solución adoptada” se estudian cuatro alternativas: E-1 que se corresponde al trazado del estudio informativo, E-2 que sigue ese mismo trazado pero se proyectan muros de mampostería formando terrazas en los terraplenes más elevados, V-1 que evita la variante de Barrado, discurriendo en travesía por la población y la V-2 que plantea ese mismo trazado e incluye muros de mampostería formando terrazas en los terraplenes más elevados. Se realiza una valoración económica de las cuatro alternativas, siendo las dos últimas similares y de bastante menor costo que las otras dos.

En el capítulo sexto “Inventario ambiental y descripción de las interacciones ecológicas o ambientales claves” se realiza una descripción del medio natural receptor del proyecto: clima, calidad del aire, ruido, geología, hidrología, edafología, vegetación, fauna, paisaje, características sociales, patrimonio histórico-artístico, factores socioeconómicos, sistema territorial y aspectos institucionales.

En el capítulo séptimo “Identificación de los efectos directos o indirectos que las acciones previstas en el proyecto y las alternativas técnicamente viables puedan causar al ecosistema” se describen las acciones del proyecto que pueden afectar de un modo u otro al entorno natural y social del trazado. En fase de construcción se prevén las siguientes acciones: movimiento de maquinaria, talas y claros, pistas de acceso, desmontes, terraplenes, desvíos y canalizaciones de agua, construcción de viaductos y otras estructuras, fabricación y extensión del firme y préstamos y vertederos. En fase de explotación se prevén las siguientes acciones: drenajes, desmontes, terraplenes, viaductos, circulación y accidentes. Posteriormente se identifican los factores ambientales susceptibles de recibir impactos.

En el capítulo octavo “Identificación, descripción y valoración de los efectos directos o indirectos que las acciones previstas en el

proyecto y las alternativas técnicamente viables puedan causar al ecosistema” se realiza una descripción y comentario sobre la valoración de los impactos. La valoración se realiza de manera cualitativa, valorándose cuantitativamente en los casos en los que es posible.

A continuación se realiza una “Descripción de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias para minimizar, evitar o compensar el impacto que pueda causar el proyecto sobre el medio ecológico”:

- Evitar la circulación de vehículos y maquinaria pesada y descarga de materiales fuera de los lugares previstos, a fin de no compactar suelos.
- Regar las superficies afectadas por movimientos de tierras y por descargas de materiales, con agua para evitar la emisión de partículas de polvo.
- Evitar la circulación y estacionamiento de maquinaria y vehículos cerca de los cauces de agua, tanto naturales como aquellos que son artificiales y están destinados al riego de cultivos, para minimizar el vertido accidental y contaminaciones de agua.
- Realizar inertizaciones en el caso de producirse vertidos accidentales de materias tóxicas o peligrosas, con productos adecuados a las características del vertido.
- Realizar labores de mantenimiento y reparación de la maquinaria en lugares adecuados, alejados de cursos de agua y procurando que los vertidos de aceites, grasas, pinturas y otro tipo de residuo se eliminen debidamente.
- Construir obras de fábrica con dimensiones que permitan el paso de pequeños mamíferos.
- Minimizar las posibles interferencias, retenciones de vehículos y molestias a los conductores durante las obras, para lo que se señalarán adecuadamente todas las acciones que se efectúen, a fin de garantizar la seguridad de la conducción.
- Evitar los impactos derivados de la emisión de partículas nocivas a la atmósfera durante el asfaltado de la carretera.
- Retirada selectiva de las tierras vegetales, previamente al comienzo de las obras y únicamente en las zonas que se verán afectadas por la obra, su apilamiento en caballones y su posterior extensión sobre las zonas degradadas en las que se realizarán siembras y plantaciones.
- Una vez aportada la capa de tierra vegetal sobre las áreas a revegetar, la medida siguiente consiste en la plantación y siembra

de las áreas desnudas alteradas que se han producido durante las obras de construcción de la carretera.

- Para la selección de las especies a utilizar en la revegetación se han tenido en cuenta que, en general, las especies más idóneas son aquellas que de una forma natural se presenten en la zona.

- Disponer cunetas de captación del agua de escorrentía en la coronación de los desmontes en tierra.

- Dada la altura de los desmontes será necesario disponer bermas.

- Los taludes en terraplén se han proyectado con muro ecológico en los tramos que se indican en el apartado de Descripción del proyecto y en el plano de medidas correctoras.

- Las actuaciones previstas para los taludes de terraplenes, que no se realizarán con “muro ecológico”, recibirán un tratamiento de hidrosiembra en el 20% de la superficie.

- Las hidrosiembras se realizarán principalmente en las superficies de desmonte, terraplén, isletas, etc., contribuyendo al acabado de la obra con un adecuado tratamiento superficial, con dos tipos de mezclas de semillas a aplicar en cada tipo de tratamiento de terraplén, unos con “muro ecológico” y otros terraplenes convencionales.

- Se utilizan mezclas de semillas de especies herbáceas y algunas arbustivas, que permiten una mayor diversidad en el crecimiento y desarrollo de las plántulas, asegurando su eficacia.

- Previo a la siembra, en 15 días al menos, deberá realizarse un abonado, en pasada independiente, para el mejor desarrollo de estas siembras.

- La hidrosiembra se realizará dando una o varias pasadas sobre las superficies en la que se realiza este tratamiento.

- En los desmontes rocosos en taludes 1H:2V y 2H:3V, se recomienda el tratamiento de envejecimiento artificial como medida de adecuación paisajística de la infraestructura, mediante una pátina de oscurecimiento, confiriéndoles un aspecto natural que normalmente no se alcanza hasta pasados 20 ó 30 años. La aplicación de la mezcla deberá realizarse al terminar la excavación de los taludes. El mejor resultado se obtiene en los 15 días siguientes. El tratamiento debe aplicarse en las épocas del año que favorecen la coloración, para lo cual es imprescindible que la roca está seca.

- En los terraplenes ubicados en zonas en las que el entorno se caracteriza por la presencia de terrazas de cultivo se deberá realizar bancales en los terraplenes con muro de piedra para mantener la continuidad de la unidad paisajística. Se realizarán en los p.k. que se detallan: 8+100-8+120, 8+240-8+400, 8+580, 8+840, 9+240, 9+400-9+460, 9+520-9+620, 9+6809+740, 10+000-10+100.

- A partir del p.k. 7+800 se ejecutará un muro de piedra en los terraplenes que afecten a zonas de robledal con el objeto de disminuir la ocupación.

- Implantación de pantallas arbóreas en el entorno de Barrado, con objeto de ocultar los principales terraplenes y estructuras 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.

- Plantaciones para la recuperación de los bosquetes ribereños, únicamente en el área afectada por la obra de la estructura en una longitud total de 40 metros, localizados a cada lado del punto de cruce del trazado y el cauce de la Garganta del Obispo afectado. Se deberá respetar en todo momento la vegetación natural, incluso la vegetación recientemente instalada en lugares degradados, siempre que presente suficiente cobertura. Se han seleccionado las especies según las condiciones tan específicas reinantes de humedad edáfica y ambiental presentes en las inmediaciones de los cursos fluviales.

- Se ha determinado como óptima, una densidad de plantación de 0,3 unidades por m², distribuidas en dos bandas paralelas al cauce, con una anchura de 5 m.

El capítulo décimo recoge el “Presupuesto de ejecución de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias”, que asciende a 50.457 euros.

En el capítulo undécimo se resume el “Calendario de ejecución de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias”.

El capítulo duodécimo desarrolla el “Programa de vigilancia ambiental” en el que se recogen las actuaciones e informes a realizar para verificar el cumplimiento de las medidas correctoras.

El último capítulo corresponde al “Documento de síntesis” en el que se resume el proyecto, se justifica la alternativa elegida y se sintetiza el contenido del Estudio de impacto ambiental.