

RESOLUCIÓN de 13 de abril de 2007, de la Dirección General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de “Estudio informativo de la vía de alta capacidad de Zafra a Jerez de los Caballeros (Autovía EX-A3)”.

El proyecto de “Estudio informativo de la Vía de Alta Capacidad de Zafra a Jerez de los Caballeros (Autovía EX-A3)” pertenece a los comprendidos en el Anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y en el Anexo I 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), por lo que conforme al artículo 2.º se ha sometido a un estudio detallado de impacto ambiental por el trámite establecido en el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El R.D. Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, 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.

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento, el Estudio de Impacto Ambiental fue sometido al trámite de información pública junto con el Estudio Informativo, mediante anuncio que se publicó en el D.O.E. n.º 76 de fecha 29 de junio de 2006.

En el Anexo I se resumen las alegaciones recibidas de contenido ambiental y las consideraciones de esta 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.

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 1.º 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, a los solos efectos ambientales, formula la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el Proyecto de “Estudio Informativo de la Vía de Alta Capacidad de Zafra a Jerez de los Caballeros (Autovía EX-A3)”.

Asimismo, declaro que el proyecto no tendrá efectos negativos apreciables en lugares incluidos en la red “Natura 2000”.

Declaración de Impacto Ambiental

A los solos efectos ambientales, y en orden a la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, el proyecto “Estudio Informativo de la Vía de Alta Capacidad de Zafra a Jerez de los Caballeros (Autovía EX-A3)”, resulta compatible y viable, siempre que se cumpla el siguiente condicionado:

1. Consideraciones para el tramo Puerto de Valverde-circunvalación de Burguillos del Cerro:

— Examinada la documentación presentada y analizados los potenciales efectos significativos que pudieran derivarse de la realización del proyecto, se consideran que ninguno de los tres itinerarios, Eje I, Variante Norte y Variante Sur, dará lugar a impactos negativos críticos irreversibles.

— A la vista de la documentación presentada, en el caso de que el itinerario definitivamente seleccionado fuera la variante Norte o la variante Sur, se remitirá a esta Dirección General de Medio Ambiente una propuesta ambiental para su informe. En la documentación se incluirá una descripción general de la obra para el tramo señalado, con indicación de los movimientos de tierras, taludes, obras de fábrica, etc., valoración de la vegetación afectada y del posible impacto sobre la fauna y otros factores relevantes, así como medidas específicas de protección y corrección incluidos los pasos de fauna.

2. Consideraciones en cuanto al tramo K:

En cuanto al tramo K, se consideran igualmente válidas las dos propuestas planteadas tanto en el Estudio de impacto ambiental del proyecto, como en la documentación complementaria remitida el 6 de febrero de 2007.

3. Consideraciones generales:

— Serán de aplicación todas las medidas correctoras propuestas en este condicionado ambiental y las incluidas en la documentación presentada, siempre que no sean contradictorias con las primeras.

— El condicionado de la presente declaración de impacto ambiental tendrá, con carácter general, un periodo de validez de tres años, de forma que si en dicho plazo no se hubiera iniciado efectivamente la obra, el promotor quedará obligado a comunicarlo a la Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, para que en el plazo de dos meses valore la necesidad de establecer nuevas medidas correctoras o iniciar un nuevo procedimiento de evaluación

de impacto ambiental si las circunstancias del medio hubieran variado significativamente. Cualquier modificación que dé lugar a cambios sustanciales en el proyecto original, deberá ser informada favorablemente por la Dirección General de Medio Ambiente.

— No se incluye en esta Resolución la evaluación ambiental de las Áreas de Servicio y Mantenimiento que serán evaluadas independientemente.

4. Protección del suelo, recuperación, restauración e integración Paisajística de la obra:

— Se redactará un proyecto para los vertidos de tierras sobrantes y préstamos de áridos en el que se incluirá un Estudio de Impacto Ambiental que será evaluado por la Dirección General de Medio Ambiente. En el caso de los préstamos, dicho estudio deberá ser tramitado en la Dirección General de Ordenación Industrial, Energía y Minas. Asimismo 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.

— 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, etc.).

— Los taludes se diseñarán con pendientes que aseguren su equilibrio y faciliten su revegetación. Se recubrirán con tierra vegetal una vez perfilados, sin esperar a terminar la obra, de forma que la restauración sea simultánea a la ejecución de la obra. En los desmontes en tierra, al objeto de facilitar su revegetación, se hará un estudio detallado de cada uno de ellos proponiéndose aquellas medidas que aseguren el crecimiento de la vegetación como puede ser la utilización de bermas, las hidrosiembras y/o la utilización de mallas de arpilleras con sustrato para el enraizamiento de la vegetación.

— 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.

— Las paredes de piedra que sean afectadas, que no formen parte del cerramiento de la autovía, serán repuestas por los titulares de las fincas afectadas previa autorización del Servicio de Carreteras, adaptándose en su tipología a lo marcado por la Ley de Carreteras de Extremadura.

5. 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.

6. 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.

Se instalarán pantallas antirruído artificiales y/o naturales en zonas habitadas, que puedan verse perjudicadas por los aumentos del nivel de ruido.

7. Protección a la fauna y flora.

Los caños actuales serán tenidas en cuenta para la ubicación de los nuevos, de forma que éstos sean lo más fieles posibles a la ubicación de los existentes por motivos de costumbres adquiridas en su utilización por la fauna de la zona.

En los puntos donde queden a un lado y otro de la autovía, charcas o zonas húmedas, deberán quedar comunicadas al menos por tubos de hormigón de 1.800 mm para permitir el trasiego de la fauna asociada.

Se evitará afectar a las zonas húmedas permanentes y las que sin más remedio se vean afectadas, se restituirán en las cercanías del antiguo humedal.

En todos los cauces públicos de cierta entidad que intercepte la autovía, deberán colocarse estructuras de dimensiones tales que dejen libre, al menos, una zona de 5 metros de ancho en ambas márgenes para el tránsito de personas y animales.

Además de las actuaciones previstas en el Estudio de impacto ambiental para acondicionar los pasos de agua, pasos de caminos y vías pecuarias, por motivos de permeabilidad para la fauna silvestre, deberían ampliarse las dimensiones de algunas de las obras de fábrica proyectadas: p.k. 10+350 (Rivera de Alconera), 26+950 y 29+050.

En el tramo Puerto de Valverde-circunvalación de Burguillos del Cerro, una vez seleccionado la alternativa definitiva, se establecerán y revisarán los pasos de fauna a través de un estudio que será informado por la Dirección General de Medio Ambiente. Se tendrán en cuenta las “Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales”, editado por el Ministerio de Medio Ambiente y el “Manual europeo para la identificación de conflictos y el diseño de soluciones”, editado por la Acción COST de la Comisión Europea. Además, se estudiará la posibilidad de diseñar un paso de fauna en la Sierra de Alconera, que conecte una parte y otra de la sierra.

Se adecuarán para permitir el paso de la fauna los pasos superiores mediante la revegetación con especies autóctonas y colocación de vallas de madera. Todos los pasos tanto inferiores como superiores, excepto, los de caminos o carreteras asfaltadas, incluidos los pasos de cauces, serán revegetados en sus embocaduras con especies autóctonas. Los pasos inferiores que por sus características no tengan suficiente iluminación, llevarán lucernarios.

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, 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.

Para repoblar se utilizarán las mismas especies autóctonas que se encuentran en los alrededores de la obra según cada tramo.

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 procurará realizar los trabajos de desbroce en la zona comprendida entre el Puerto Valverde y la circunvalación de Burguillos del Cerro fuera del periodo referido, para minimizar la afección a la cría de especies protegidas.

8. 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.

9. Vías pecuarias:

De acuerdo con lo indicado en el Decreto 49/2000, de 8 de marzo, de Vías pecuarias y con el informe de la Sección de Vías Pecuarias de la Dirección General de Estructuras Agrarias se deberá asegurar la integridad superficial de las vías pecuarias, la continuidad del tránsito ganadero y la idoneidad de los itinerarios para el resto de los usos compatibles y complementarios. Debe darse continuidad a la Colada de Usagre. En la Colada de Fuente de Cantos tiene que señalizarse la modificación de trazado. En el Cordel de Zafra a Burguillos es necesario ampliar la obra de fábrica y hacer un camino paralelo a la carretera. En la Cañada Real en término de Burguillos del Cerro la obra de fábrica debe tener al menos 7 m de ancho. En todas las obras de paso inferior, se deben instalar lucernarios que eviten que los pasos queden demasiado oscuros. El acceso y encaminamiento del ganado se consigue mediante cercados de malla ganadera en ambas márgenes de la vía pecuaria.

10. Patrimonio:

Se recogerán las propuestas realizadas por la Dirección General de Patrimonio Cultural en el periodo de alegaciones. Es necesario establecer medidas correctoras para minimizar el impacto sobre el patrimonio arqueológico, como el desvío puntual del trazado en zonas de afección directa, así como la conservación integral de la calzada romana Vía de la Plata. Una vez seleccionado el trazado definitivo se deberán incorporar medidas de minimización, correctoras y compensatorias:

— Prospección arqueológica intensiva por técnicos especializados en todo la zona de afección. A raíz de este informe la Dirección General de Patrimonio determinará las medidas correctoras pertinentes.

— Durante la ejecución del proyecto: en caso de afección a algún yacimiento se procederá conforme lo establecido para las excavaciones arqueológicas; control arqueológico permanente a pie de obra; si se detectara algún resto arqueológico se paralizarán las obras en la zona de afección, se procederá a la excavación,

procediendo en función de sus características al levantamiento de las estructuras localizadas.

— Medidas compensatorias: protección y adecuación para visita pública de los restos excavados que no vayan a quedar soterrados y que se consideren significativos; publicación de una Memoria técnica de los trabajos arqueológicos realizados.

11. 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 Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, 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 cumplirá el Plan de Vigilancia establecido en el Estudio de Impacto Ambiental. Para ello se presupuestará la contratación de una asistencia técnica para realizar el seguimiento y vigilancia de que las obras se ajustan a lo establecido en el proyecto y en esta Declaración de Impacto Ambiental y para verificar el cumplimiento de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias, así como comprobar su eficacia estableciendo, en su caso, medidas adicionales. Se comunicará el inicio de las obras. 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.

Se realizará un estudio de atropellos al menos durante 3 años para lo que se realizarán transectos periódicos. Anualmente se remitirá una memoria con los resultados obtenidos. A la vista de estos resultados podrán plantearse las medidas necesarias para evitar o minimizar los impactos detectados.

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

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.

Mérida, a 13 de abril de 2007.

El Director General de Medio Ambiente,
GUILLERMO CRESPO PARRA

ANEXO I

ALEGACIONES PRESENTADAS Y CONSIDERACIONES DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE

— D. Cristóbal Guerrero Alonso, Diputado de la Asamblea de Extremadura; D. Celestino Rodolfo Saavedra, en representación de D. Federico Salazar Martínez; D. Fernando Francisco Toribio Muñoz y trescientos veinticuatro señores más y D. Sebastián Arévalo Crespo en representación de la Asociación para la Conservación y el Desarrollo de la Sierra Suroeste de Badajoz (ASSO) y D. Fernando Francisco Toribio Muñoz en representación de la asociación “Plataforma por el Futuro de Puebla de Sancho Pérez” alegan que no se ha ofrecido correctamente el trámite de información pública, no existiendo documentación pertinente del “Estudio de Impacto Ambiental” a disposición de los ciudadanos de los Ayuntamientos afectados por el trazado. Como consecuencia de lo anterior se produce una manifiesta indefensión y se limita gravemente la capacidad de participación y la defensa de los intereses de los ciudadanos ante las administraciones públicas. Los dos últimos además indican que las afecciones al medio ambiente de los encinares del suroeste de la provincia de Badajoz, son fuertemente severas, especialmente para los propios encinares, para la fauna autóctona y para el paisaje, agravado por la posibilidad de un fuerte incremento de asentamientos de industria pesada que contamine en la zona.

— La Consejería de Desarrollo Rural solicita que dentro del plan de obra se detalle el contenido del Estudio detallado del impacto medioambiental. D.^a Inmaculada Díaz Zoido alega también que el estudio informativo presenta como único documento de estudio de impacto ambiental la página número 19, careciendo totalmente del contenido exigido por el artículo 3.º del Decreto 45/1991, de 16 de abril.

— Plataforma Ciudadana Refinería NO, presenta las siguientes alegaciones:

- En el Estudio Informativo, a la hora de valorar las posibles alternativas, no se tienen en cuenta los criterios ambientales, funcionales, sociales o territoriales, basándose tal valoración

exclusivamente en cuestiones presupuestarias. El resto de consideraciones son subjetivas, sin resultado conocido y sin justificación para los pesos y coeficientes asignados.

- La vía proyectada presenta notables deficiencias y carencias estructurales en lo que se refiere a la corrección de múltiples problemas de carácter territorial, fuerte barrera con deficiente permeabilidad transversal y medioambiental.

- No ha sido correcto el trámite de Información Pública del Estudio de Impacto Ambiental.

- Son incuestionables las severas alteraciones e impactos medioambientales que acarrearía la obra. Por un lado habría que tener en cuenta las afecciones medioambientales directas de la vía, fraccionando el hábitat, ocasionando un severo impacto visual, afectando irreversiblemente a los encinares de Burguillos del Cerro, al Área importante para las aves IBA 173 y a la ZEPA “Encinares de Jerez de los Caballeros” y alterando fuertemente zonas de alto valor ecológico y buen estado de conservación. Por otro lado, habría que tener en cuenta y añadir las afecciones e impactos que traería consigo la vía indirectamente, como consecuencia de proseguir con la sucesiva implantación de industrias pesadas en la zona.

— Asociación para defensa la Defensa de la Naturaleza y los Recursos de Extremadura (Adenex) expone:

- La construcción de una autovía o vía de alta capacidad no está justificada por el actual volumen de tráfico en la zona, teniendo en cuenta las graves repercusiones ambientales (especialmente sobre el paisaje y la vegetación), proponiendo el acondicionamiento y mejora de la carretera existente.

- Si atendemos a la información existente en el estudio de impacto ambiental referida a la vegetación a dismantelar, expresada en el punto 5.2 “Descripción y valoración de los impactos” y a las densidades medias calculadas en el mismo, el número de ejemplares que se pierden en función de las densidades medias consideradas en el estudio, son al menos 8.000 ejemplares en el caso de los encinares y aproximadamente 2.000 en el caso de quercineas.

- Las repercusiones ambientales que se derivan del proyecto comportan un impacto Ambiental crítico e irreversible, por la destrucción de una gran masa forestal y la fragmentación de hábitat (existen hábitat prioritarios catalogados en la Directiva 92/43/CEE). El cuadrante suroccidental de la provincia de Badajoz, donde se enmarca el proyecto, reúne el 40% de la masa de quercineas de toda Extremadura, constituyendo junto a áreas adyacentes, la extensión continua de dehesas y bosques mediterráneos más importantes del planeta.

- Existen importantes contradicciones en el apartado 3 “Descripción de las alternativas propuestas y justificación de las soluciones adoptadas”, entendiéndose que existe un error de base en la definición de elección de las alternativas propuestas como viables desde el punto de vista ambiental. Al menos dos de ellas han sido descartadas en el propio estudio por su incompatibilidad ambiental.

- Las alternativas que ofrece el estudio son mínimas y referidas sólo al tramo medio del trazado, representando menos de un tercio de la longitud total. El resto de tramos presentan una única opción. Las posibles alternativas que se presentan para el tramo medio en las proximidades de Burguillos del Cerro, se considera que ninguna de ellas supone ningún beneficio ambiental, por tratarse de trazados que transcurren por importantes dehesas de encinas y alcornoques que no sufren en la actualidad ningún tipo de fragmentación, además de suponer molestias a la fauna en el entorno.

- Ninguna de las alternativas propuestas suponen un ahorro en el tiempo de desplazamiento actual.

- No se especifica cuales pueden ser los posibles lugares de acopio de materiales y maquinaria para cada una de las alternativas propuestas.

- No se especifica cual puede ser el volumen ni procedencia del agua necesaria para las obras.

— D.^a Elena Gijón Moreno y veintiún vecinos de Zafra manifiestan su oposición al proyecto porque los impactos medioambientales que producirá parecen inasumibles, afectando al desarrollo de sus recursos naturales básicos que son la agricultura y la ganadería extensiva en dehesas, el turismo y la pequeña industria. Proponen el acondicionamiento de la carretera actual, con desdoblamientos y circunvalaciones.

— D. Pedro Caballero Sánchez vecino de Zafra y veinte ciudadanos más consideran que la ejecución de la Autovía Autonómica EX-A3 no debe llevarse a cabo debido a que produciría un perjudicial impacto medioambiental para la flora, fauna y para un sistema tan delicado como es la dehesa extremeña. La Dehesa de Burguillos del Cerro, Jerez de los Caballeros y Valle de Matamoros es, sin duda, una de las zonas de dehesa mejor conservadas de la Europa Mediterránea y del mundo. La construcción de la nueva autovía, se llevaría por delante miles de encinas y alcornoques, alterando los ecosistemas que existen en esa amplia zona. Por otra parte el Estudio de Impacto Ambiental que se incluye en el Estudio Informativo es total y absolutamente insuficiente y carece de todo rigor, dado que no se estudian y barajan en el mismo, todos

y cada uno de los perjuicios e impactos ambientales de fauna y paisajísticos sobre todo el ecosistema de la dehesa. Por eso proponen el acondicionamiento de la carretera existente.

— El Ayuntamiento de Puebla de Sancho Pérez rechaza el proyecto por la afección al sistema productivo agrícola y la falta de alternativas en el estudio informativo.

— D. Juan José Marín Cortés y tres señores más exponen que un punto a tener en cuenta es que en esta zona se encuentran especies como cigüeñas y halcones.

— D. David Moriche Matamoros y doscientos cincuenta y tres vecinos de Burguillos del Cerro, expresan su rechazo al trazado propuesto para la nueva autovía EX-A3 al atravesar de este a oeste el término municipal destruyendo parte de nuestros mejores encinares, siendo un serio revés para el medio ambiente y los recursos naturales propios. No es comprensible que se proponga una nueva autovía en vez de mejorar la actual carretera del puerto de Valverde a Jerez de los Caballeros siendo una alternativa con gasto e impactos ambientales mucho menores. Proponen el acondicionamiento de la carretera existente con su desdoblamiento y circunvalaciones.

— D.^a Encarna Zapata Sánchez gerente de “Villa Vacacional de la Albuera”, alega que atraviesa los principales encinares del término municipal de Burguillos del Cerro, supone una grave alteración del ecosistema y del paisaje y además plantea fuertes temores sobre futuros proyectos industriales de grandes dimensiones y con fuerte impacto sobre la imagen del territorio que no conviene al desarrollo del turismo rural. Por otra parte en el documento de información expuesto en el Ayuntamiento no se dan otras alternativas, atravesando las Dehesas de Burguillos, existiendo alternativas que sin duda pueden ser funcionalmente muy eficaces y más económicas, a la vez que más positivas para la naturaleza y paisaje.

— D. Antonio Surribas Parra, en representación de Granitos de Badajoz, expone que el estudio informativo consta de una sola página (página 19), donde únicamente se menciona la normativa vigente de aplicación y se decide seguidamente sobre los itinerarios, pero carece de contenido, no se puede tener acceso a la información que se ha utilizado para decidir sobre los itinerarios. En ningún punto de dicho Estudio de Impacto Ambiental, aparece el Examen de alternativas técnicamente viables y justificación de la solución adoptada, ni inventario ambiental y descripción de las interacciones ecológicas o ambientales clave, ni la valoración de impactos, ni las medidas correctoras, ni el programa de vigilancia ambiental, ni el documento de síntesis. Particularmente hacen hincapié en que no se cumple con lo dispuesto por la Ley 2/2001, de 8 de mayo, que establece que deben evaluarse en lo

referente al estudio de impacto ambiental efectos previsibles directos e indirectos del proyecto sobre los bienes materiales, en este sentido el itinerario número 1 que se propone es muy perjudicial para el aprovechamiento del granito y de la industria de transformación que existen en Burguillos del Cerro por la afección del tramo E.

— D. Manuel Fernández-Salguero Salguero, alega que la denominada solución centro no es la más adecuada porque produce mucho más impacto medioambiental que la solución sur y norte. Las zonas de dehesas, que atraviesa la autovía en la solución centro, son de mucha más riqueza de masa forestal, que las que se varían afectadas por la solución sur.

— D. Juan Manuel Méndez Masero y once más, como propietarios de parcelas afectadas por las obras presentan una alternativa entre el p.k. 36+100 y 37+450 que disminuye considerablemente el movimiento de tierras.

— D. Feliciano Correa Gamero y otros, como propietarios afectados, alegan que la autovía a partir de su encuentro con la N-435 entra en un paisaje castigado con otras actuaciones, con sobrecarga de elementos extraños que alteraría el flanco sur de la ciudad de Jerez de los Caballeros dañando gravemente a la frondosidad vegetal y a la panorámica sobre la vega del río Ardila. Solicitan que se estudie la propuesta de dejar sin efecto el trazado de 1,5 km a partir del encuentro con la N-435, enlazando la Vía de Alta Capacidad Zafra-Jerez de los Caballeros con la zona industrial norte.

— El Ministerio de Medio Ambiente indica que no se modificarán los cauces de los arroyos en dirección y deberán estudiarse todas las obras de fábrica debiendo dejar zonas de servidumbre libres para su paso por pequeños vehículos o personas.

— La Sección de Vías Pecuarias de la Consejería de Desarrollo Rural indica que el proyecto afecta a varias vías pecuarias. Debe darse continuidad a la Colada de Usagre. En la Colada de Fuente de Cantos tiene que señalizarse la modificación de trazado. En el Cordel de Zafra a Burguillos es necesario ampliar la obra de fábrica y hacer un camino paralelo a la carretera. En la Cañada Real en término de Burguillos del Cerro la obra de fábrica debe tener al menos 7 m de ancho. En todas las obras de paso inferior se deben instalar lucernarios que eviten que los pasos queden demasiado oscuros. El acceso y encauzamiento del ganado se consigue mediante cercados de malla ganadera en ambas márgenes de la vía pecuaria.

— Alegaciones presentadas por la Dirección General de Patrimonio Cultural. El proyecto afecta de forma directa o indirecta sobre el Patrimonio Arqueológico de Extremadura. Es necesario establecer medidas correctoras para minimizar el impacto sobre

el patrimonio arqueológico, como el desvío puntual del trazado en zonas de afección directa, así como la conservación integral de la calzada romana Vía de la Plata. Una vez seleccionado el trazado definitivo se deberán incorporar medidas de minimización, correctoras y compensatorias:

- Prospección arqueológica intensiva por técnicos especializados en toda la zona de afección. A raíz de este informe la Dirección General de Patrimonio determinará las medidas correctoras pertinentes.
- Durante la ejecución del proyecto: en caso de afección a algún yacimiento, se procederá conforme a lo establecido para las excavaciones arqueológicas; control arqueológico permanente a pie de obra; si se detectara algún resto arqueológico se paralizarán las obras en la zona de afección, se procederá a la excavación, procediendo en función de sus características al levantamiento de las estructuras localizadas.
- Medidas compensatorias: protección y adecuación para visita pública de los restos excavados que no vayan a quedar soterrados y que se consideren significativos; publicación de una Memoria técnica de los trabajos arqueológicos realizados.

Una vez revisadas las alegaciones esta Dirección General de Medio Ambiente considera:

1. El Estudio de impacto ambiental presentado por la Dirección General de Infraestructuras es completo y suficiente.
2. El Estudio de impacto ambiental ha estado a disposición pública en la Consejería de Infraestructuras y Desarrollo Tecnológico y en la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente.
3. En el Estudio de impacto ambiental se realiza una valoración bajo diferentes criterios ambientales, sociales y funcionales de las distintas alternativas de trazado.
4. Los posibles problemas de permeabilidad territorial y fragmentación medioambiental podrán ser corregidos mediante pasos inferiores y/o superiores periódicamente. En el Estudio de impacto ambiental se recoge el acondicionamiento de los pasos de agua, pasos de camino y vías pecuarias como pasos de fauna mediante su revegetación y vallado para encauzamiento de la fauna.
5. La vía proyectada atraviesa importantes zonas de encinar que se verán afectados en cierta medida. No obstante se establecen medidas protectoras, correctoras y compensatorias para minimizar los impactos generados y hacer el proyecto ambientalmente viable.

6. El proyecto no afecta a la ZEPA “Dehesas de Jerez”.

7. En cuanto al posible incremento de la industria pesada, indicar que cada proyecto de este tipo será evaluado independientemente, y no es objeto de evaluación en la presente Declaración de impacto ambiental.

8. Los errores detectados en el Estudio de impacto ambiental en relación con las alternativas evaluadas son exclusivamente tipográficos y han sido subsanados en un documento posterior por la Consejería de Infraestructuras y Desarrollo Tecnológico.

9. Todas las medidas indicadas por la Sección de Vías Pecuarias de la Consejería de Desarrollo Rural y por la Dirección General de Patrimonio Cultural se incluyen como medidas correctoras en la Declaración de impacto ambiental.

ANEXO II DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

La vía objeto del estudio de impacto ambiental está situada en la provincia de Badajoz, entre la población de Zafra y la de Jerez de los Caballeros, con una longitud total de 42 km. Las comunicaciones entre Zafra y Jerez de los Caballeros se realizan por las carreteras EX-101 y EX-112, con trazado accidentado y con las travesías de los núcleos urbanos de Brovales y Burguillos del Cerro. La práctica totalidad del tráfico procedente de Jerez de los Caballeros y su entorno en dirección Zafra, Mérida, Sevilla y Córdoba, y viceversa, lo hace por este corredor. Por otra parte, la construcción de una autovía facilitaría las comunicaciones con Portugal y soportaría el incremento de tráfico pesado con la puesta en marcha de la cementera de Alconera y la ampliación de la siderurgia existente en Jerez de los Caballeros.

En la fase A del estudio informativo se estudiaron y analizaron tres alternativas, de las cuales, se eliminó la más desfavorable, pasando a la siguiente fase las denominadas centro y sur. En la fase B se tramificaron las dos alternativas en once tramos, de la A a la K. Con todas las combinaciones posible se obtienen ocho itinerarios.

Todos los itinerarios parten de un tramo común A que enlaza con la A-66 y la N-630 al sur de Zafra.

El tramo B conduce los itinerarios 1, 2, 4, 5, 6 y 8 hacia el puerto de Valverde, transcurriendo al sur de la vía del ferrocarril Zafra-Jerez de los Caballeros hasta llegar al entorno de la cementera de Alconera.

Los itinerarios 3 y 7 atraviesan la sierra gorda mediante un túnel situado en el tramo C.

El tramo D parte del puerto de Valverde siguiendo el corredor de la EX-101 dirección Fregenal de la Sierra. Por él discurren los itinerarios 2, 3, 6 y 7.

El tramo E tiene su inicio en el puerto de Valverde y sigue los cauces de los Arroyos Carvajal, Molino Alto y de la Lanchita para circunvalar Burguillos del Cerro por el sur. Por él discurren los itinerarios 1 y 5.

El tramo F parte del final de los tramos C y E circunvalando Burguillos del Cerro por el sur. Por él discurren los itinerarios 2, 3, 6 y 7.

El tramo H tiene su inicio en el puerto de Valverde y sigue en paralelo a la EX-112, circunvalando Burguillos del Cerro, ajustando el trazado a las previsiones de crecimiento urbanístico. Por él discurren los itinerarios 4 y 8.

El tramo G, común a todos los itinerarios, circula al sur de la EX-112, el ferrocarril Zafra-Jerez de los Caballeros y el gasoducto en construcción hasta llegar a Brovales.

El tramo I se ha trazado por el margen derecho del arroyo Brovales, discurrendo por él los itinerarios 1, 2, 3 y 4.

El tramo J se ha trazado por el margen izquierdo del arroyo Brovales, discurrendo por él los itinerarios 5, 6, 7 y 8.

El tramo K, común a todos los itinerarios, enlaza con la N-435 al sur de Jerez de los Caballeros.

Por tanto, en el proyecto se contemplan once tramos que dan lugar a 8 itinerarios. Un primer análisis permite descartar, los itinerarios 3 y 4 por producir una fragmentación total del hábitat y ser necesario la construcción de un túnel lo que supondría la creación de una gran escombrera. A continuación se comparan los tramos I y J que discurren paralelos a las márgenes del Arroyo Brovales. El tramo I se ajusta a un área más antropizada mientras que el J originaría una fragmentación de los hábitats naturales, por lo que ambientalmente habría que descartar los itinerarios 5, 6, 7 y 8. Por lo tanto los itinerarios ambientalmente viables serían 1, 2 y 4. Los tres se pueden compilar en un eje con dos variantes entorno a la población de Burguillos del Cerro, denominado eje I con dos variantes, norte y sur.

Los ocho itinerarios presentan un radio máximo entre 2.500 y 5.000, un radio mínimo de 700, una longitud entre 40.714 y 41.761 m y una pendiente máxima del 5% y mínima de 0,20%.

La sección tipo del tronco de la autovía sería una plataforma de 33 m constituida por berma exterior de 1 m, berma interior de 1 m, dos calzadas de 7 m, arcén exterior de 2,5 m, arcén interior de 1 m y mediana de 10 m.

Con fecha 6 de febrero de 2007 se ha recibido desde la Dirección General de Infraestructuras un "Informe técnico de trazado alternativo a la vía de alta capacidad de Zafra a Jerez de los Caballeros tramo K" solicitando informe sobre las repercusiones medio ambientales que la nueva solución propuesta pudiera llevar aparejada.

ANEXO III

RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El Estudio de Impacto Ambiental viene recogido como tal en el Anejo N.º 12 del Estudio Informativo estructurándose en siete capítulos: introducción, descripción del proyecto y sus acciones, descripción de las alternativas propuestas y justificación de las soluciones adoptadas, inventario ambiental, identificación, descripción y valoración de los impactos, medidas correctoras y programa de vigilancia ambiental.

En la introducción se exponen los antecedentes y situación de la obra, describe la estructura del Estudio de Impacto Ambiental y resume las consultas realizadas en la Fase A. En esta fase, tras el periodo de 30 días para emisión de alegaciones se han recibido escritos de: Dirección General de Medio Ambiente, Dirección General de Desarrollo e Infraestructuras Rurales y la Dirección General de Bellas Artes y Bienes culturales del Ministerio de Cultura.

En el segundo capítulo "Descripción del proyecto y sus acciones" se enumeran las características generales del proyecto: longitud, sección tipo, pendiente, radios, acuerdos parabólicos, vías lentas y estructuras; se plantean distintos corredores; y se relacionan las acciones del proyecto potencialmente causantes de alteraciones en fase de construcción y en fase de explotación.

En el tercer capítulo "Descripción de las alternativas propuestas y justificación de las soluciones adoptadas" se analizan 8 itinerarios, descartándose la 3, 5, 6, 7 y 8 por motivos ambientales. Las tres alternativas viables, 1, 2 y 4 se pueden compilar en un eje (Eje I) con dos variantes entorno a la población de Burguillos del Cerro, denominadas: Eje I, variante Norte y variante Sur.

En el capítulo IV "Inventario Ambiental" se describen detalladamente los diferentes factores ambientales que conforman el medio abiótico (clima, geología, geomorfología, hidrología, hidrogeología y edafología), el medio biótico (espacios naturales,

vegetación y fauna), paisaje (elementos del paisaje, componentes del paisaje, unidades del paisaje), el medio socioeconómico (zona de estudio, demografía, factores socioeconómicos, aprovechamientos agrícolas y otros usos del suelo, vías pecuarias, variables culturales) y que pueden verse afectados por cada una de las acciones del proyecto.

En el capítulo V “Identificación, descripción y valoración de los impactos” se efectúa la identificación de los impactos mediante un análisis del medio (factores ambientales) y del proyecto (acciones) y el resultado de la consideración de las interacciones posibles. Las metodologías de identificación utilizadas corresponden a los denominados sistemas de red y gratos, en concreto las listas de chequeo, los análisis matriciales causa-efecto y los gráficos. Se acompañan matrices de interacción: acción/factor.

Una vez identificados los impactos que potencialmente puede originar el proyecto se pasa a describir y valorar el impacto tanto sin medidas correctoras como con medidas correctoras en fase de construcción y en fase de explotación de cada una de las alternativas. Para proceder a la valoración de los impactos se parte de la caracterización previa de cada impacto: carácter genérico o naturaleza, relación causa-efecto, sinergia o acumulación, momento, persistencia, extensión, reversibilidad, probabilidad de ocurrencia y corrección. Una vez descritos y analizadas las características del impacto, y a la vista de los resultados, se emite una valoración para cada factor en cada una de las tres alternativas y una valoración global para cada una de ellas.

Del análisis multicriterio se deduce que la alternativa Eje I presenta unos indicadores moderados para las aguas superficiales, vegetación, hábitat de interés para la fauna, zonas de interés arqueológico y el efecto barrera. Para los niveles de ruido y vías pecuarias el impacto es compatible.

La alternativa Variante Norte presenta impactos moderados sobre las aguas superficiales, vegetación, hábitat de interés para la fauna y zonas de interés arqueológico. Para los niveles de ruido, vías pecuarias y efecto barrera el impacto es compatible.

La alternativa Variante Sur presenta impactos moderados sobre las aguas superficiales, vegetación y zonas de interés arqueológico. Para los niveles de ruido, vías pecuarias, hábitat de interés para la fauna y efecto barrera el impacto es compatible.

Una vez ponderados los valores del impacto ambiental y tras un análisis comparativo la alternativa Variante Sur presenta unos valores ponderados de impacto positivo de +43,4, mientras que la Variante Norte presenta valores ponderados de impacto positivo

de +21,5 y el Eje I presenta valores ponderados de impacto positivo de +1,6.

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

Se establece una selección de medidas para corregir el impacto sobre cada factor del medio natural tanto en la fase de construcción, como en la de explotación.

FASE DE CONSTRUCCIÓN:

Impacto sobre la atmósfera.

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

Impacto sobre el suelo.

- Se realizarán el mayor número de instalaciones y auxiliares de obra dentro del mismo recinto que ocupará la traza de la autovía.
- Asimismo se elaborará un plan de explotación de las instalaciones del parque de maquinaria, evitándose fundamentalmente el vertido de hidrocarburos y aceites usados del motor al suelo ya que estos residuos están catalogados como tóxicos y por lo tanto tienen que ser eliminados por un gestor autorizado por la Dirección General de Medio Ambiente.
- Se procederá a la recuperación, acopio traslado del suelo fértil. Siempre que sea factible se deberá retirar la capa de tierra vegetal de las zonas que vayan a ser excavadas u ocupadas por las obras.

— Se seguirá escrupulosamente un plan de recuperación y traslado de suelo fértil de las superficies en que se lleven a cabo tareas de excavación a zonas potencialmente mejorables.

— Se procederá al sembrado, abonado y riego de este material acopiado, de modo que se mantenga su fertilidad y estructura en óptimas condiciones.

— Finalizadas las obras se extenderá la tierra vegetal en una capa de espesor no inferior a 15 cm, efectuando las operaciones de preparación del terreno para el adecuado desarrollo de la vegetación a implantar.

Impacto sobre el agua.

— Se elaborará un Plan de Explotación de la instalación del parque de maquinaria.

— Se evitará la formación de turbidez mediante la pronta revegetación de taludes y otras superficies desnudas cuando éstas sean geométricamente estables.

— Se realizará una adecuada planificación en los trabajos con el objeto de que no coincidan con las épocas más lluviosas, es decir, durante el estiaje, a fin de controlar la formación de turbidez por el arrastre de elementos finos transportados por las escorrentías.

— Se restringirá el paso de maquinaria sobre los cauces de los arroyos cuando éstos presenten circulación de agua (días de lluvia intensa).

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

— Se colocarán balas de paja como barreras de sedimentos procedentes de la erosión.

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

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

Impacto sobre riesgos naturales.

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

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

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

— Los taludes presentarán bermas de 4 metros de anchura cada 5 metros de altura.

Impacto sobre la vegetación.

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

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

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

— Se transplantará en el Área de Servicio y en los Enlaces al menos el 10% de encinas, alcornos y acebuches a desmontar.

Impacto sobre la fauna.

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

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

— Las obras comenzarán en épocas en las que sean más fácil los desplazamientos y búsqueda de nuevos refugios, es decir fuera de

las épocas más delicadas como puede ser durante el celo y la reproducción, o en periodos de escasez de recursos alimenticios.

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

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

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

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

Impacto sobre el paisaje.

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

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

— En relación a los préstamos conviene evitar los taludes planos y las aristas vivas.

— Realizar el mayor número de instalaciones y operaciones de obra dentro del mismo recinto que ocupará la autovía, pudiéndose evitar, al final, costos innecesarios de adecuación del suelo y revegetación.

— Elaborar un Plan de Previsión de Desmantelamiento para aquellas instalaciones y viales de obra en desuso que se tuviesen que ubicar fuera del recinto— que acogerá el trazado, incluyendo la eliminación de las soleras, silos, balsas, casetas, etc.

— Se evitará la presencia de suelos desnudos mediante la pronta revegetación de taludes y explanaciones, préstamos y viales

de obra. Dicha revegetación se llevará a cabo con hidrosiembras, que puede ser sustituida por una siembra en zonas de topografía suave.

— Se desmontará la vegetación de porte arbóreo y matorral estrictamente necesaria, procurando respetar el máximo número de pies de árboles y los ejemplares de matorral noble más desarrollado.

— Se restaurarán todas las extracciones abiertas para la obra que queden en desuso a la finalización de las mismas, recuperándolas para algún uso agrícola o medioambiental.

— Si en el área del Estudio existieran a la finalización de las obras y próximos al tramo, algunos huecos de graveras abandonados deberán ser rellenados con las tierras de excavación sobrantes.

— Los vertidos que no puedan acondicionarse en canteras o huecos de préstamos deberán colocarse en escombreras conformes y en superficies adaptadas a la morfología del terreno siempre que sea posible. Se estudiará la integración de estas escombreras mediante su adecuación morfológica y su revegetación.

— Se procederá a la restauración y recuperación de zonas de uso temporal, instalaciones provisionales, caminos de obra y otras áreas degradadas durante las obras mediante labores de adecuación morfológica del terreno y la implantación de especies vegetales.

— Se realizará una limpieza general de la zona afectada a la conclusión de las obras.

Impacto sobre el medio socioeconómico.

— En cuanto a las medidas correctoras sobre el Patrimonio Cultural, se recomienda la supervisión por arqueólogos de los trabajos de desbroce, desmonte y movimiento de tierras en general en toda la extensión del área afectada por las obras. El equipo arqueológico estará en permanente contacto con la Consejería de Cultura.

— Se realizarán desvíos provisionales de carreteras y caminos durante la fase de obras, con el fin de mantener la accesibilidad y continuidad de estas vías de comunicación hasta que estén ejecutados los nuevos accesos de reposición de las mismas.

— Se repondrán todos los caminos, carreteras y caminos durante la fase de obras.

— Igualmente se repondrán los tramos de vías pecuarias que se vean interrumpidos por el trazado y el mantenimiento del paso

por ellos a tenor de lo dispuesto en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias y el Decreto 49/2000, de 8 de marzo, por el que se establece el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad autónoma de Extremadura.

FASE DE EXPLOTACIÓN:

Impacto sobre la atmósfera.

— Instalación de pantallas antiruido: para la Alternativa Eje I se prevé la instalación de 48 pantallas artificiales de 150 m de longitud en cortijeras y viviendas y 4 naturales en charcas afectadas por la construcción. En la alternativa Variante Norte se prevé la colocación de 46 pantallas de 150 m de longitud en cortijeras y viviendas y la Variante Sur, 61 pantallas de 150 m de longitud en cortijeras y viviendas y 3 naturales en charcas afectadas por la construcción.

Impacto sobre el agua.

— Los aceites usados de motor generados en el área de servicio, así como sus correspondientes envases tendrán que ser recogidos por un gestor de residuos tóxicos autorizados por la Dirección General de Medio Ambiente.

— Se procederá a la instalación de una Depuradora de Aguas Residuales para las aguas residuales en las Estaciones de Servicio y en el Área de Mantenimiento.

Impacto sobre los riesgos naturales.

— Se procederá al adecuado mantenimiento de los taludes hidrosembrados, reponiendo las hidrosiembras en las áreas en que no hayan arraigado.

— Se deberá tener en perfecto estado de limpieza la cuneta de guarda de los desmontes.

— Si se comprobare a lo largo del periodo de explotación de la autovía que existe alguna zona de inestabilidad en los taludes, se procederá a su saneamiento o a su corrección mediante técnicas de tratamiento artificial de taludes (mallas, colada de hormigón, buriles, gaviones, etc.).

Impacto sobre la vegetación.

— Se procederá a la reposición de marras secas, enfermas o defectuosas.

— Igualmente se dará un adecuado mantenimiento a las masas vegetales.

Impacto sobre la fauna.

— En cuanto al efecto barrera de la autovía se verá armonizado por la adaptación de los pasos inferiores de aguas, caminos y vías pecuarias a pasos de fauna.

— En este caso concreto no se ha considerado necesario proyectar ningún paso específico para la fauna, proponiéndose no obstante algunas medidas correctoras que, de acuerdo con las últimas experiencias al respecto, faciliten el uso de pasos y drenajes, prestando especial atención a las riberas fluviales:

— Se dispondrá cerramiento en la parte superior de las bocas de entrada a los paso y drenajes transversales proyectados. En estas zonas el cerramiento se colocará en forma de embudo, con una apertura máxima en la zona exterior de 15-20 metros que se estreche hasta los 6-8 metros en la entrada al paso para canalizar los movimientos de los animales.

— Se realizarán plantaciones de vegetación en la zona próxima a la entrada, que deberá formar manchas espesas de matorral que guíen al animal hacia el paso inferior. Para ello la plantación será en forma de embudo con una abertura exterior de 15-20 metros. Las dimensiones de este tipo de plantación será de hasta 50 metros en sentido transversal a cada lado de la vía con una anchura creciente de hasta 20 metros en la zona más abierta.

— Es imprescindible la adecuación de las estructuras y viaductos sobre ríos y arroyos para que puedan ser utilizados por los mamíferos medianos y grandes como vías de paso, básicamente la Rivera de los Frailes, Rivera de Alconera, Arroyo Naranjillo, Arroyo Giralda, Rivera de la Lanchita, Arroyo de San Lázaro y Arroyo Brovales.

Como pasos de fauna se tendrían que adaptar al menos todos los viaductos, los pasos de arroyos y los pasos superiores necesarios hasta completar un total de 17 pasos de fauna por cada alternativa.

Se han diseñado dos tipos de dispositivo de escape, consistentes bien en puestas vasculares (de gran tamaño) o similares, o bien rampas que permiten saltar al animal al exterior. Se dispondrán cada 3 kilómetros como máximo.

Impacto sobre el paisaje.

Las actuaciones proyectadas pueden encuadrarse en los siguientes grupos:

• Siembras y plantaciones:

— Hidrosiembras, fundamentalmente en los terraplenes y en los desmontes ya que presentan problemas de erosión.

- Pantallas visuales vegetales mixtas de árboles y arbustos diseñadas de modo irregular.
- Plantaciones de árboles y arbustos en terraplenes y desmontes (en las medianas, plantación de seto de 1,20 a 1,50 metros de altura).
- Plantaciones de árboles y arbustos en los enlaces.
- Plantación perimetral de arbolado y matorral en el Área de Servicio y el Centro de Conservación.
- Tratamiento de márgenes fluviales:
 - En los cauces de ríos y arroyos que atraviesan en varias ocasiones el trazado se procederá además de a la limpieza de residuos, y a las necesarias labores de preparación del terreno, a la plantación de grupos de árboles y arbustos, dispuestos de forma semejante a la vegetación propia de riberas.

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

Presupuesto:

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

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

El contratista nombrará un Responsable Técnico de Medio Ambiente que será el encargado de realizar el seguimiento de la ejecución de las medidas correctoras, de las condiciones de

ejecución, medición y abono previstas en el proyecto, entre otras funciones.

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

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

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

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

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

Se propone la emisión de los siguientes informes: de cada campaña, antes del acta de comprobación del replanteo, antes del acta de recepción de la obra, periódicos durante las obras, especiales y final.

Se incluye un Anexo de pasos de fauna, plano de sección tipo, plano de trazado y de planta de las alternativas y distintos planos de detalle de las medidas correctoras.

Una vez finalizada la información pública y a requerimiento de esta Dirección General de Medio Ambiente han sido subsanados por la Dirección General de Infraestructura errores detectados en el Estudio de Impacto Ambiental en relación con la nomenclatura de los itinerarios.