

Resolver las incidencias que surjan en el desarrollo de este Convenio y proponer las ampliaciones y modificaciones que entienda servirían para mejor lograr su finalidad principal.

La Comisión de Seguimiento estará integrada por:

Copresidentes: El Presidente de la Confederación Hidrográfica del Tajo. Consejera de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

Vocales:

El Director técnico de la Confederación Hidrográfica del Tajo.

El Director general de Medio Natural.

El Jefe de Aplicaciones Agronómicas y Forestales de la Confederación Hidrográfica del Tajo.

El Jefe del Servicio de restauración de la vegetación.

Un representante de la Administración General del Estado, designado por la Delegación del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

Secretario: Un funcionario de la Confederación Hidrográfica del Tajo.

Séptima. *Vigencia.*—El presente Convenio se extenderá durante el plazo y en las condiciones establecidas en la cláusula segunda.

El Convenio podrá extinguirse, además, por alguna de las siguientes causas:

El mutuo acuerdo de las partes que lo suscriben.

La entrada en vigor de disposiciones legales o reglamentarias que determinen su extinción.

El incumplimiento de cualquiera de sus cláusulas.

En estos casos se establecerá en función de la causa concreta de extinción y a la vista de la situación particular de las actuaciones en curso, la forma de terminación de las mismas.

Octava. *Jurisdicción.*—El conocimiento y resolución de las cuestiones que se susciten sobre la interpretación, aplicación y eficacia del presente Convenio, que no puedan ser solventadas por la Comisión de Seguimiento, corresponderá a los órganos de la jurisdicción contencioso-administrativa.

Para la debida constancia de lo acordado y en prueba de conformidad, las partes firman este Convenio, por duplicado ejemplar, en el lugar y fecha señalados en el encabezamiento.—El Presidente de la Confederación Hidrográfica del Tajo, José Antonio Llanos Blasco.—La Consejera de Medio Ambiente, Silvia Clemente Muncio.

12065

RESOLUCIÓN de 23 de mayo de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía de la Plata. N-630, de Gijón a Sevilla. tramo: Aldeanueva del Camino-Plasencia (sur)», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 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 la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 28 de mayo de 1990, a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, la Memoria-resumen del estudio informativo «Autovía ruta de la Plata. N-630, de Gijón a Sevilla. Tramo: Béjar-Mérida», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 4 de octubre de 1990, la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental

dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas. La relación de consultados y una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras dividió el tramo definido en la memoria-resumen, comprendido entre Béjar y Mérida, en tres subtramos, desarrollados de forma independiente. El subtramo Béjar-Aldeanueva del Camino obtuvo declaración de impacto ambiental por Resolución de 18 de noviembre de 1993, y el subtramo Plasencia (sur) - Mérida por Resolución de 23 de julio de 1998. El subtramo objeto de la presente declaración es el central, comprendido entre Aldeanueva del Camino y Plasencia (sur).

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 25 de junio de 1998.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 10 de diciembre de 1998, la Dirección General de Carreteras, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

Analizado el expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental observa que la aprobación técnica de la Dirección General de Carreteras contradice las conclusiones del estudio de impacto ambiental y del estudio informativo, proponiendo una alternativa distinta de la seleccionada en dichos estudios. Por otra parte, la alegación presentada por el órgano ambiental de la Junta de Extremadura contradice las conclusiones del estudio de impacto ambiental, informando negativamente la alternativa seleccionada en dicho estudio y avalando parcialmente la solución propuesta en la aprobación técnica de la Dirección General de Carreteras. Asimismo, la fecha de redacción del estudio de impacto ambiental, mayo de 1993, hace que el documento no contenga información suficiente para realizar la evaluación de impacto ambiental.

En consecuencia, con fecha 25 de enero de 2000, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicita a la Dirección General de Carreteras la realización, y el sometimiento a información pública, de un nuevo estudio de impacto ambiental para la totalidad del tramo Aldeanueva del Camino-Plasencia (sur), que incluya información ambiental actualizada y aclare y justifique adecuadamente la solución finalmente propuesta.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió el nuevo estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 13 de abril de 2001.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 27 de septiembre de 2001, la Dirección General de Carreteras, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio de impacto ambiental del estudio informativo y el resultado de la información pública.

Los aspectos más destacados del nuevo estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo V. Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo VI.

Durante el segundo procedimiento de información pública seis asociaciones de defensa de la naturaleza informaron negativamente la opción seleccionada (Bm, Cm), considerando otra opción (A, H) como más favorable ambientalmente. Teniendo en cuenta estas alegaciones, la Dirección General de Carreteras realizó una nueva consulta al órgano ambiental de la Junta de Extremadura acerca del contenido de las mismas. La Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura remitió el informe solicitado, con fecha 24 de julio de 2001, a la Dirección General de Carreteras, señalando que la alternativa H afecta a una zona de gran valor ecológico y no ratificando el contenido de las alegaciones de las asociaciones de defensa de la naturaleza.

Tomando como base el informe de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, la Dirección General de Carreteras propone para su aprobación las alternativas seleccionadas en el estudio de impacto ambiental. No obstante, indica que sería factible evitar la alteración de una zona señalada en las alegaciones de las asociaciones de defensa de la naturaleza mediante la adopción de la alternativa indicada por dichas asociaciones desde el enlace con la carretera EX-108 hasta el final del trazado.

Se acompaña como anexo VII un resumen del informe de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura así como de las conclusiones del informe sobre las alegaciones al segundo procedimiento de información pública.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía de la Plata. N-630 de Gijón a Sevilla. Tramo: Aldeanueva del Camino-Plasencia (sur)».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente y completado el análisis ambiental con la visita a la zona de proyecto, se considera que, del conjunto de las opciones estudiadas, la alternativa propuesta en el informe sobre las alegaciones al segundo procedimiento de información pública, cuyo resumen se adjunta en el anejo VII, con la variación, considerada factible por la Dirección General de Carreteras, de adoptar la solución H a partir de la carretera EX-108, es la que menos efectos ambientales negativos producirá.

Dicha alternativa, por tanto, es la formada por la opción Bm para el tramo 1 y por las opciones Cm, desde el inicio del tramo 2 hasta el enlace de la carretera actual N-630 con la carretera EX-108 de Navalmoral de la Mata a Portugal por Coria y Galisteo, y por la alternativa H desde dicho enlace, hasta el final del tramo 2.

Con la adopción de la alternativa H en el tramo mencionado se evitará la afección a la charca del Judío y el Moro, área de concentración de aves, y se minimizará la superficie segregada entre la nueva autovía y la carretera CN-630 al discurrir de forma paralela a la misma, según la información facilitada por la Dirección General de Carreteras.

En consecuencia, para la realización de la alternativa Bm para el tramo 1 y Cm y H para el tramo 2, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación de la autovía, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental en lo que no se opongan a la presente declaración y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto

La alternativa anteriormente descrita deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 La autovía atraviesa, sobre todo en el comienzo del tramo, una zona de dispersión de lince ibérico (*Lynx pardina*), existiendo antecedentes de atropellos en la actual carretera N-630 en el entorno de Aldeanueva del Camino. Teniendo en cuenta la crítica situación de amenaza en la que se encuentra dicha especie, será prioritaria la construcción de pasos específicos de fauna, de acuerdo con las características indicadas en la condición 4 de esta declaración.

1.2 Los terraplenes de gran desarrollo previstos en el punto kilométrico 16,350 del tramo 1 y en los puntos kilométricos 8,800, 11,100 y 11,400 del tramo 2 serán sustituidos por viaductos de forma que la altura de los tribos sobre el terreno no supere los 10 m.

1.3 El trazado en planta entre el enlace con la carretera EX-108 y el final del tramo 2, en el que discurrirá por la opción H de forma paralela a la actual carretera N-630, se diseñará de forma que la superficie segregada resultante entre la actual CN-630 y la nueva autovía sea mínima. En este tramo, el trazado se diseñará incorporando soluciones constructivas como muros y/o estructuras, de forma que se garantice la mínima ocupación longitudinal, sea de los encinares del margen izquierdo o del arroyo Valle del Judío en el margen derecho. Si fuese inevitable la ocupación del arroyo, lo cual habrá de justificarse adecuadamente en el proyecto de construcción, se diseñará una canalización de forma que conserve su sección hidráulica y sea posible la revegetación de sus márgenes. En la parte final del tramo, el tronco de la autovía discurrirá entre las estaciones de servicio existentes actualmente en ambos márgenes de la N-630, desviando si fuera preciso por falta de espacio el trazado de la N-630, que quedará como vía de servicio.

1.4 Actualmente existen tramos abandonados de antiguos trazados de la actual N-630. La construcción de la nueva autovía nuevamente dará lugar, sobre todo en el tramo 1, al abandono de algunos tramos de la citada carretera N-630. Esto implica la generación de efectos negativos ecológicos y paisajísticos acumulados que habrán de evitarse. Por ello, el proyecto de construcción recogerá la demolición de todos los tramos de carretera actual que queden sin servicio así como de aquellos que actualmente se encuentran en desuso, incluyendo las partidas necesarias para

su traslado a vertedero y su restauración ambiental. Se reordenarán los accesos a las propiedades existentes desde la nueva vía de servicio para hacer posible la eliminación de todos los tramos residuales de anteriores obras de acondicionamiento.

1.5 Como medida correctora por el incremento de niveles sonoros debidos al tráfico rodado que circule por la nueva autovía, la capa de rodadura será de aglomerado drenante o de una mezcla discontinua.

1.6 Con objeto de disminuir la afección a la vegetación, la ocupación de suelo y la fragmentación del territorio, en el tramo 1, en el que la opción Bm discurre paralela a la actual N-630 y próxima a la misma, el trazado se proyectará de forma que la distancia entre las dos carreteras sea la menor posible que permitan los condicionantes técnicos y las edificaciones existentes. Los enlaces previstos en este tramo se diseñarán de forma que permitan alcanzar el objetivo anterior.

En la zona de este tramo comprendida entre los puntos kilométricos 10,400 y 14,000 en la que ya se construyó una variante de la N-630, se utilizará la carretera existente más reciente como calzada de la autovía.

1.7 Con objeto de disminuir las importantes afecciones a la vegetación y al paisaje que se producen entre los puntos kilométricos 1,500 y 13,000 del tramo 2, la mediana será la mínima prevista en la Norma 3.1-IC. Trazado, de la instrucción de carreteras. En este mismo tramo, se disminuirá la velocidad de proyecto a 80 km/h si con ello se consigue disminuir la altura de los taludes y con ello los impactos sobre la vegetación y el paisaje.

2. Protección y conservación de los suelos y vegetación

2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

2.2 El proyecto de construcción recogerá el trasplante, siempre que sea técnicamente viable, de todos los ejemplares de encina (*Quercus ilex* subsp. *ballota*) y alcornoque (*Quercus suber*) que puedan resultar afectados. Se considerarán como lugares de destino, entre otros, las franjas de expropiación existentes a ambos lados de la autovía en todo el trazado. De acuerdo con el estudio de impacto ambiental, los ejemplares se escalarán durante el verano anterior al invierno en que serán trasplantados, por lo que el plan de obra deberá incluir esta previsión.

2.3 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a los 2 metros para facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso que sea necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.4 Debido al riesgo de incendio que presenta la zona, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes de desmonte y terraplén especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego.

2.5 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera del río Jerte, cruzado por el trazado entre los puntos kilométricos 4,000 y 4,150, las pilas y los estribos del viaducto previsto se situarán a una distancia mínima de 10 metros de la vegetación de ribera, sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 3.2. Durante la construcción de esta estructura se producirá la mínima afección a la vegetación de ribera que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura.

2.6 Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes, especialmente entre los puntos kilométricos 1,000 y 13,000 del tramo 2, donde en ningún caso se afectará a ejemplares de encina o alcornoque con estos caminos. El proyecto de construcción recogerá el plan de accesos a las obras, indicando los caminos permanentes y los temporales. En este último caso, recogerá la forma en la que serán restaurados. Indicará de forma especial los accesos a la estructura del río Jerte, quedando prohibido el tránsito de personal y maquinaria fuera del ámbito de obras en esta zona definido con el jalonamiento provisional y, especialmente, hacia el este.

3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas

Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Tajo, las siguientes medidas:

3.1 A pesar de que el estudio informativo no contempla rectificaciones ni canalizaciones de los cursos naturales de agua interceptados, en el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción, con objeto de no afectar significativamente a los mismos, se evitará la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

3.2 El diseño del viaducto del río Jerte y de las obras de paso sobre los cauces se realizarán de forma que los estribos queden al menos a 10 metros medidos desde la línea de máxima avenida ordinaria, sin perjuicio de lo establecido en la condición 2.5 de protección de la vegetación de ribera. Las pilas de los viaductos y estructuras se colocarán fuera de los cauces.

3.3 En las zonas con riesgo de inundación temporal, que se corresponden con todos los terrenos atravesados por el trazado en el tramo 1 y en el inicio del tramo 2 hasta su punto kilométrico 1,300 y, especialmente, la delimitada entre los puntos kilométricos 11,600 y 15,400 del tramo 1, se deberá realizar, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Tajo, un análisis del posible efecto presa de la nueva infraestructura, diseñando los drenajes transversales de la misma de forma que se evite dicho efecto.

3.4 Queda expresamente prohibida la ejecución de pasos sobre el río Jerte para la construcción de las obras, sean provisionales o definitivos.

3.5 El proyecto de construcción deberá analizar la posible afección a pozos, manantiales o cualquier otro punto de agua, tanto en lo relativo a la cantidad como a la calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

3.6 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria, así como de la ejecución de cimentaciones de los estribos y las pilas de viaductos, se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos en balsas diseñadas específicamente para tal fin en el proyecto de construcción. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas, para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo. Los valores límite de los parámetros se fijarán de acuerdo con el anexo III del Real Decreto 927/1988, por el que se aprueba el Reglamento de la Administración Pública del Agua y de la Planificación Hidrológica.

3.7 El proyecto de construcción incluirá cámaras o balsas de retención, decantación y desengrasado para las aguas que, durante la fase de explotación, recoja el drenaje longitudinal de la autovía. Estos elementos deberán ser capaces asimismo de retener un vertido tóxico en caso de producirse un accidente en la autovía, evitando la contaminación del río Jerte (punto kilométrico 4,000 del tramo 2).

3.8 En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc., se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

3.9 Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras al río Jerte así como a todos los cauces atravesados por la traza como el arroyo Madrigata, el arroyo Valdesegura, el arroyo Garganta de la Cruz, el Barranco de la Oliva o el arroyo Valle del Judío, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

3.10 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo y deberán ser demolidos tras la finalización de las obras.

4. Protección de la fauna

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

4.1 Se construirán pasos utilizables por el lince ibérico en los lugares establecidos en el estudio de impacto ambiental que se corresponden con el entorno de los siguientes puntos kilométricos del tramo 1: 0,850, 2,950, 4,400, 6,400, 7,000, 8,300, 12,050, 13,400, 15,350, 17,500 y 18,000. Asimismo, se construirá al menos un paso específico para lince entre el inicio del tramo 2 y el viaducto del río Jerte, en torno al punto kilométrico 2,500.

En el caso de pasos inferiores, la sección mínima será la indicada en el estudio de impacto ambiental de 12 metros de anchura y 3 metros de altura, debiendo justificarse en el proyecto de construcción si dicha sección es suficiente, en función de la longitud que tengan los pasos. No deberá existir ninguna abertura en el paso y el suelo del mismo deberá ser de tierra. A pesar de que todos los pasos propuestos son inferiores, en caso que un ajuste de trazado supusiera el cambio de alguno de ellos por un paso superior, se apantallarán ambos lados de la estructura con materiales opacos que oculten la autovía, y se dimensionará de forma que sea posible la extensión de una capa de, al menos, 1 metro de espesor de tierra vegetal, que permita su revegetación, para dotar al paso de un aspecto natural. En las embocaduras de los pasos específicos para lince, sean superiores o inferiores, se dispondrán pantallas vegetales de forma que dirijan a los animales a su interior. Asimismo, todos estos pasos deberán tener una limitación total de accesos y, en ningún caso coincidirán con reposiciones de caminos u obras de drenaje transversal.

En el resto del trazado, entre el viaducto del río Jerte y el final del tramo 2, la autovía se aleja de la zona de dispersión de lince ibérico, pero atraviesa bosques de encinas y terrenos donde habitan especies como el jabalí o el zorro, por lo que se garantizará la existencia de pasos para fauna a una distancia no superior a dos kilómetros entre ellos. A estos efectos, se considerarán válidos como pasos de fauna todos los viaductos, así como obras de drenaje con dimensiones iguales o mayores de 5 × 5 metros. El diseño de dichas obras de drenaje se adecuará para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellas y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

4.2 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos, incorporando, especialmente en áreas próximas a los enlaces, estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada.

Asimismo, para evitar el acceso de la fauna a la calzada y su atropello, la valla deberá ir enterrada un mínimo de 40 centímetros en todo el trazado y, particularmente, desde el inicio del tramo 1 hasta el cruce de la carretera de Plasencia a Carcabos. En este tramo, la separación entre postes de la valla debe ser como máximo de 4 metros alcanzar una altura de 1,70-2,20 metros y ser de tipo cinético o progresivo.

En el entorno de todos los arroyos cruzados por la traza y, particularmente en el final del tramo 2 en la zona en la que la autovía discurrirá junto al arroyo del Valle del Judío, el cerramiento se complementará con otra valla que deberá ser totalmente opaca de plástico, madera tratada u hormigón, con una altura de mínima de 40 centímetros, para evitar que los anfibios se introduzcan en las calzadas a través de los huecos del cerramiento.

4.3 Con objeto de minimizar la afección sobre las especies más valiosas que habitan en la zona, no se realizarán despejes, desbroces, voladuras, movimientos de tierra ni otras actividades generadoras de ruido durante el período comprendido entre los meses de marzo y junio, ambos incluidos, en todo el tramo. Asimismo, se evitarán las obras o actividades que afecten o causen molestias en el cauce y riberas del río Jerte, en la época de mayor actividad reproductiva de la nutria (*Lutra lutra*), comprendida entre los meses de marzo y junio, ambos incluidos.

Entre el comienzo del tramo 1 y el punto kilométrico 15,000 se limitarán las actividades más ruidosas durante el período comprendido entre los meses de octubre y finales de febrero para evitar alteraciones sobre la población de grullas (*Grus grus*) invernantes.

Se evitarán los trabajos nocturnos en el tramo en el que el trazado no discurre junto a la actual carretera N-630 comprendido entre los puntos kilométricos 1,500 y 9,500 del tramo 2.

4.4 Se evitará la iluminación de la autovía entre los puntos kilométricos 1,500 y 6,500 del tramo 2, donde el trazado atraviesa zonas de alto valor faunístico y escasa presencia humana. Caso de justificarse su necesidad, deberá realizarse mediante fuentes que estén provistas de deflectores que concentren el haz de luz dirigiéndolo hacia el suelo.

4.5 Para ocultar la autovía, disminuir el efecto de la iluminación de los vehículos que transiten durante la noche y evitar atropellos de aves, el viaducto de cruce sobre el río Jerte dispondrá de pantallas opacas de, al menos, 2 metros de altura en toda su longitud y en ambos márgenes. Estas pantallas deberán ser de tipo fonoabsorbente y, en su caso, de mayor altura si se concluyese su necesidad en el estudio acústico a que se refiere la condición 6 de la presente declaración.

4.6 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. En todo el trazado, y de forma especial en el tramo 1, incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la autovía para la fauna y de la mortalidad por atropello. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas. Este seguimiento también se deberá realizar en la actual carretera N-630 en todo el tramo.

4.7 El proyecto de construcción contemplará el traslado de los nidos de cigüeña blanca (*Ciconia ciconia*) existentes en el entorno del trazado en el tramo 1, en caso de que estos puedan resultar afectados con las obras. El traslado se llevará a cabo sobre plataformas artificiales, colocadas en las franjas de expropiación a ambos lados de la autovía o en fincas anejas siempre y cuando sus propietarios lo permitan. El diseño y ubicación deberá definirse en el proyecto y contar con la aprobación de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura. El traslado se realizará fuera del periodo reproductor, preferentemente entre octubre y enero.

5. Protección atmosférica

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la autovía pudiera producir sobre las localidades de la estación de Villar de Plasencia, en la zona residencial del entorno del punto kilométrico 17,550 del tramo 1, en el Caserío Almendral, en el caserío La Solana, en el caserío de Judío y Moro, y sobre la edificación dispersa a lo largo del trazado, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos entre los que se desarrolla la actuación, se procederá al riego periódico de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a préstamos y a vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

5.2 Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

6. Protección contra el ruido en áreas habitadas y en áreas de interés faunístico

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las siguientes zonas en las que el estudio de impacto ambiental prevé la necesidad de pantallas: la estación de Villar de Plasencia, la zona residencial del entorno del punto kilométrico 17,550 del tramo 1, el Caserío Almendral, el caserío La Solana, el caserío de Judío y Moro, cualquier edificación dispersa situada a menos de 200 metros de la infraestructura, así como la zona de invernada de grullas situada entre el comienzo del tramo 1 y su punto kilométrico 13,000 y la zona de alto valor faunístico situada entre el punto kilométrico 1,500 del tramo 2 y el cruce con la carretera de Plasencia a Carcaboso con especial incidencia en el entorno del viaducto de cruce del río Jerte.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística, prohibiéndose especialmente el empleo de pantallas transparentes en el entorno del río Jerte, así como entre los puntos kilométricos 0,000 y 13,000 del tramo 1, zona de invernada de grulla común, y en el final del tramo 2, en el entorno de la charca de Judío y Moro.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Zonas residenciales:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 65 dB (A).

Leq (23 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (las 24 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 55 dB (A).

Leq (23 horas-7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (las 24 horas) menor que 55 dB (A).

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura y en el suelo urbano consolidado.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado o al suelo urbanizable, la Dirección General de Carreteras enviará una copia de este estudio a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, consistentes en una reordenación de la urbanización y edificación, en el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, en la prescripción de licencia de obra consistente en obligar al promotor al aislamiento acústico o de cualquier otro sistema que se considera más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

En las zonas de interés faunístico situadas entre los puntos kilométricos 0,000 y 13,000 del tramo 1, entre los puntos kilométricos 1,500 y 9,500 del tramo 2, y de forma especial en el entorno del río Jerte, y en el entorno de la charca de Judío y Moro, al final del tramo 2, el nivel sonoro equivalente Leq será, durante las veinticuatro horas del día, inferior a 60 dB (A), medido a 100 metros del borde de la infraestructura y a una altura de 1,5 metros.

En caso de que el ruido de fondo inicial supere los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán superar hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado inicial acústico.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en el entorno de los núcleos habitados, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto. En todo caso, en ese horario, no se superaran los niveles de inmisión sonora citados anteriormente.

En caso de adoptarse medidas de protección contra el ruido, éstas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no solo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras realizadas.

7. Medidas de protección del patrimonio cultural

7.1 En coordinación con la Consejería de Cultura de la Junta de Extremadura, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras.

Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico.

El proyecto de construcción incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas. El seguimiento arqueológico prestará especial atención a evitar alteraciones en todos los yacimientos conocidos y de forma muy especial en el yacimiento de Dehesa del Berrocalillo.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención a los yacimientos de La Granjuela, El Fresnillo, La Espadaña, Cabezagorda, Dehesa y Caserío Corchuelo y Ermita de San Bartolomé en el tramo 1 y Vado de las Palomas, Dehesa del Judío y el Moro, Caserío de La Solana, Dehesa del Manco y Dehesa de las Casillas situados en el tramo 2.

7.2. El proyecto de construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias afectadas: vereda de la Calzada Romana, cañada real de la Plata, cordel de paso al Abrevadero del río Ambroz, vereda de Carcaboso y colada de Galisteo. Dicha reposición, con base en la Ley 3/95 de Vías Pecuarias y en el Decreto 143/1996, de 1 de octubre, de la Junta de Extremadura, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de la Junta de Extremadura, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquel.

El proyecto de construcción considerará, en consulta con la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, la conveniencia de incorporar a las reposiciones en pasos superiores de vías pecuarias, así como de cualquier camino por el que se produzca tránsito de ganado, pantallas opacas a ambos lados del paso de al menos dos metros de altura, suficiente para ocultar la autovía y favorecer su uso ganadero.

8. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes*

Durante la fase de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de caminos rurales y de infraestructuras de riego en caso de resultar afectadas, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición. Se mantendrán los oportunos contactos con los municipios afectados en el tramo 1 para prever pasos para futuras instalaciones de riego en los regadíos del Ambroz.

En particular, el proyecto de construcción recogerá al menos la reposición de los caminos interceptados en los puntos kilométricos 2,250, 3,500, 5,730, 14,320 y 16,950 del tramo 1 y del 3,850 del tramo 2.

9. *Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares*

El proyecto de construcción incluirá en su documento planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de los préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares. El emplazamiento final se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento que deberán contar, en todo caso, con la autorización de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura.

En concreto, y dado el alto volumen de materiales de préstamo necesarios para acometer la obra, el proyecto incluirá un inventario de las canteras, zonas de préstamo y graveras existentes en el entorno de la zona de actuación, indicando las existencias de las mismas y las necesidades concretas de la obra de cada tipo de material. Todos los materiales deberán provenir de canteras legalizadas con planes de restauración aprobados.

Se considerarán como zonas de exclusión para la localización de vertederos e instalaciones auxiliares, al menos, las siguientes: entornos de núcleos de población; la vega del río Jerte y el entorno de todos los arroyos de la zona; los regadíos del Ambroz; los encinares y alcornoques y, de forma muy especial, la umbría de Valcorchero; el área de invernada de grulla común existente en el tramo 1; todos los yacimientos arqueológicos; el entorno de vías pecuarias; las zonas de relieve accidentado; los terrenos permeables de influencia del acuífero número 16 del terciario Detrítico del Alagón; los terrenos incluidos dentro de los L.I.C. ES4320013 «Granadilla» y ES4320038 «Sierra de Gredos y Valle del Jerte», y los enclaves vitales para las aves de las Áreas Importantes para las Aves número 303 «Embalse de Gabriel y Galán» y número 304 «Plasencia y Sierra de San Bernabé».

El estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilidades de reutilización de los sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos a excepción de las canteras abandonadas existentes dentro del L.I.C. Granadilla, cuya utilización como vertedero para su restauración posterior deberá contar con la autorización de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura.

10. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra*

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, pasos sobre el río Jerte y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención al entorno de los pasos específicos para lince, a la restauración de las riberas del Jerte y el área que quedará bajo el viaducto, a las áreas de terreno resultantes entre la actual N-630 y la autovía y a los tramos de la actual N-630 que queden sin servicio y cuyo firme sea demolido de acuerdo con lo establecido en la condición 1.4 de esta declaración.

El proyecto definirá las zonas en las que se extenderá tierra vegetal siempre como tratamiento previo a la ejecución de siembras, hidrosiembras y/o plantaciones. En ningún caso se propondrá la restauración de áreas afectadas por las obras mediante un tratamiento consistente única y exclusivamente, en la extensión de una capa de tierra vegetal. Solamente se considerará tierra vegetal aquella que presente un cierto contenido en materia orgánica y nutrientes disponibles para las plantas así como propágulos y restos vegetales. El proyecto de construcción definirá los requisitos que deberán reunir las tierras vegetales para que sean consideradas como tales.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos. En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso temporales se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo los que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrá que venir convenientemente especificada y justificada en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la autovía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

11. *Medidas destinadas a la disminución del riesgo de atropello para el lince en la CN-630 y la mejora de su hábitat*

Dado que la zona atravesada por la alternativa Bm al comienzo del trazado se sitúa en una zona de dispersión de lince ibérico, teniendo en cuenta que dicha especie se encuentra en peligro de extinción y la existencia de antecedentes de atropello de esta especie en el entorno de Aldeanueva del Camino, el proyecto de construcción deberá desarrollar medidas destinadas a disminuir el riesgo de atropello para lince en los tramos en los que la actual N-630 quede como vía de servicio tras la construcción de la autovía.

Estas medidas consistirán en el diseño de pasos específicos para lince, sobredimensionamiento y adecuación de obras de drenaje o paso existentes en la actual carretera, señalización de control de velocidad en el entorno de pasos, adecuación de cerramientos para dirigir a la fauna hacia los pasos e incorporación en dichos cerramientos de estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada.

El proyecto de construcción considerará la colocación de majanos para conejos en áreas adecuadas para el lince ibérico.

Las medidas que se propongan para la mejora del lince ibérico se elaborarán en coordinación con la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura.

12. Seguimiento y vigilancia

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración, para las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello el programa detallará, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbral crítico para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Dirección General de Carreteras como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras y correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando que el proyecto de construcción cumple la presente declaración, especialmente en lo que se refiere a la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares a que se refiere la condición 9, así como a la construcción de los pasos específicos para lince y las medidas adoptadas para disminuir el riesgo de atropello de dicha especie en la N-630 a que se refieren las condiciones 1.1, 4.1 y 11 de esta declaración.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, que deberán detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas y correctoras exigidas en las condiciones de la presente declaración.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas y correctoras, realmente ejecutadas, exigidas en las Condiciones de la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Informe sobre la permeabilidad de la autovía para la fauna a que se refiere la condición 4, con especial atención a la efectividad de los pasos específicos para lince ibérico realmente ejecutados.

Informe sobre la efectividad de las medidas de protección acústica y campañas de mediciones acústicas a que se refiere la condición 6.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 10.

Informe sobre la efectividad de las medidas destinadas a la disminución del riesgo de atropello del lince ibérico en la actual N-630 y en la línea de ferrocarril a que se refiere la condición 11.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

13. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Adecuación ambiental del trazado a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y la vegetación a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas a que se refiere la condición 3.

Medidas relativas a la protección de la fauna a que se refiere la condición 4.

Estudio de la previsión de ruido y proyecto de medidas de protección a que se refiere la condición 6.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de detección de algún yacimiento arqueológico no inventariado a que se refiere la condición 7.

Medidas para el mantenimiento de la permeabilidad territorial y la continuidad de los servicios existentes a que se refiere la condición 8.

Localización de todas las zonas de préstamo, vertederos y áreas de instalaciones auxiliares de obra a que se refiere la condición 9.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 10.

Medidas para disminuir el riesgo de atropello de lince ibérico en la actual CN-630 y en la línea de ferrocarril a que se refiere la condición 11.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 12.

14. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del Programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental, introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa Bm para el tramo 1 y Cm-H para el tramo 2, desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma.

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.

Madrid, 23 de mayo de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

La Memoria-resumen sometida al trámite de consultas previas se refería al tramo Béjar-Mérida de la autovía N-630. En el presente anejo únicamente se recoge el resumen de las respuestas recibidas tras el periodo de consultas previas para el tramo objeto de esta declaración de impacto ambiental.

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza	X
Delegación del Gobierno en Extremadura	—
Presidencia de la Junta de Extremadura	—
Agencia de Medio Ambiente. Junta de Extremadura	X
Gobierno Civil de Cáceres	—
Diputación Provincial de Cáceres	—
Ayuntamiento de Plasencia	X
Cátedra de Ecología. Facultad de Ciencias. Universidad de Salamanca	—
Departamento de Geografía. Universidad de Salamanca	X
Departamento de Botánica. Facultad de Ciencias. Universidad de Extremadura	X
Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Salamanca	—
Instituto Universitario de Estudios de Desarrollo Regional. Universidad de Extremadura	—
Grupo Ecologista Cábaro	—
Asociación Universitaria de Salamanca	—
Arco Iris. Asociación Ecologista. Salamanca	—
Asociación para la Defensa de la Naturaleza de Extremadura	X
Grupo Extremeño de Amigos de la Naturaleza	—
Coordinadora Extremeña de Protección Ambiental	X

El contenido ambiental de las respuestas recibidas, referidas al tramo Aldeanueva-Plasencia (sur), es el siguiente:

El Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza señala que las posibles alternativas podrían afectar a una serie de espacios naturales, ninguno de los cuales se encuentra en la zona del tramo Aldeanueva del Camino-Plasencia (sur). Asimismo, refleja que existen poblaciones de lobo y de linco que se dispersan en un extenso entorno desde la sierra de San Pedro. Por ello señala que se deberán construir a lo largo de todo el trazado, pasos de dimensiones adecuadas para estos y otros mamíferos grandes que tendrían que distar entre sí unos 5 kilómetros. Propone la consideración del posible efecto sobre los cursos fluviales para que no sean afectados sus flujos ni la calidad de sus aguas, recalando la importancia del río Jerte, clasificado como ciprinícola por su ictiofauna representativa y que constituye además hábitat adecuado para la nutria.

La Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura señala en su escrito que se muestra de acuerdo con el trazado general del proyecto y solicita el futuro estudio de impacto ambiental para su análisis.

El Ayuntamiento de Plasencia propone que el trazado discurra hacia el oeste de la calzada actual en los tramos de desdoblamiento o que aproveche algunas depresiones (vaguadas) y utilizando estructuras frente a desmontes. Manifiesta que en cualquier caso se deberán acometer trabajos de restauración de las zonas afectadas, haciendo especial hincapié en la protección del río Jerte.

El Departamento de Geografía de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Salamanca remite un extenso informe sobre las características geomorfológicas del área, señalando las siguientes zonas: Valle Ambroz y Aldeanueva del Camino; Cañada de la Vizana o Camino de la Plata de valor histórico-geográfico; Accesos a Plasencia desde el norte con parajes de cierta entidad ambiental como la umbría de Valcorchero; Valle del Jerte con áreas a tener en cuenta a la hora de minimizar los impactos; y Penillanura y riberas que incorporan condiciones de humedad en un medio seco.

El Departamento de Botánica de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Extremadura indica la necesidad de realizar un estudio previo sobre el valor florístico, paisajístico y faunístico del área para estimar el posible perjuicio ambiental.

La Asociación para la Defensa de la Naturaleza y los Recursos de Extremadura señala que el desdoblamiento de esta vía de importancia capital para la Región no afecta a ningún área sensible desde el punto de vista de la vida silvestre. Indica que el principal impacto se producirá sobre el paisaje en el entorno de la carretera, siendo mínimo en la mayor parte del trazado al permitir el relieve el simple desdoblamiento de la calzada actual. Indica la conveniencia de extremar las precauciones para proteger al paisaje en aquellos casos en los que se varíe el trazado y la necesidad de reducir al mínimo la anchura de la franja a desarbolar sin exceder las dimensiones realmente requeridas en el proyecto.

Destaca una serie de tramos de especial interés paisajístico realizando recomendaciones: Dehesas de los Llanos de la Jarilla, donde propone que el desbroce se ajuste a las estrictas necesidades y se planifique la revegetación de los márgenes, y dehesa de Valcorchero, alcornocal que debe ser protegido en lo posible, arbitrándose medidas de restauración.

La Coordinadora Extremeña de Protección Ambiental indica la conveniencia de integrar la obra en el entorno, evitando movimientos de tierras excesivos y proceder a restaurar los desmontes con muros, tierra vegetal, siembras y plantaciones de matorrales y árboles autóctonos del área. Destaca la importancia cultural y ganadera de la comarca, que sigue el trazado de la antigua calzada romana, por lo que deberán respetarse y restaurarse los restos históricos, descansaderos y vías pecuarias. Solicita sean respetados los ríos, arroyos y vaguadas, adoptando medidas de protección para evitar alteraciones en el equilibrio hídrico, y no realizando obras en estas zonas en época de lluvias para evitar la turbiedad en las aguas y la afección a fauna asociada (cigüeñas negras, garzas, galápagos, peces y anfibios endémicos, etc.).

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

El estudio consiste en la definición del trazado de la autovía vía de la Plata, CN-630, de Gijón a Sevilla, entre los puntos kilométricos. 443,100 y 482,400, dentro de los términos municipales de Zarza de Granadilla, Casas del Monte, Segura de Toro, Jarilla, Cabezabellosa, Villar de Plasencia, Oliva de Plasencia, Malpartida de Plasencia y Plasencia, todos ellos dentro de la provincia de Cáceres. El estudio se desglosa en dos tramos:

En el tramo 1 (puntos kilométricos 443,100 al 462,600) se plantean dos alternativas: La opción A, con 19,412 kilómetros de longitud, consistente en la duplicación de la calzada de la actual CN-630, con la nueva construcción de una vía de servicio, y la alternativa B, de 19,431 kilómetros de longitud, consistente en una autovía de nueva construcción en todo el trazado, de forma que la actual CN-630 se mantenga como vía de servicio. En ambos casos se proponen cuatro enlaces.

En el tramo 2 (puntos kilométricos 462,600 al 482,400) se plantean ocho alternativas: C, D, E, F, G, H, I y J, todas ellas trazadas al oeste de Plasencia y discurriendo la mayor parte en variante de nueva construcción. Todas menos la E y la F se proyectan al este de las sierras de Berenguel y de Merengue. En todas las alternativas se proyectan dos enlaces. Las longitudes de las ocho opciones son: C-19,023 kilómetros, D-18,479 kilómetros, E-19, 162 kilómetros, F-19,567 kilómetros, G-19,430 kilómetros, H-18,489 kilómetros, I-19,440 kilómetros y J-18,759 kilómetros.

En todas las opciones la sección tipo es de dos carriles por sentido de 3,5 metros de ancho, con arcén interior de 1 metro y exterior de 2,5 metros, berma de 1,5 metros y una mediana de 11 metros como término medio. Los caminos de servicio se proyectan con 5 m de anchura. Todas deberán salvar el paso del río Jerte, siendo el viaducto de cruce el elemento más representativo del trazado.

En ambos tramos se generarán movimientos de tierras, siendo necesarios materiales procedentes de préstamo y creándose excedentes que habrán de destinarse a vertedero. Las opciones con menor movimiento de tierras y que generan menores préstamos y vertederos son la A para el tramo 1 y la H para el tramo 2.

El estudio informativo compara todas las opciones mediante un análisis multicriterio que tiene en cuenta criterios de funcionalidad, ambientales, geotécnicos y de rentabilidad económica, concluyendo que la opción seleccionada es la A para el tramo 1 y la J para el tramo 2.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: clima, hidrología e hidrogeología, geología, edafología, vegetación, fauna, paisaje, ruidos, medio social y patrimonio histórico-artístico.

De la información del inventario de la situación preoperacional el estudio destaca, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental, los siguientes: el cauce del río Jerte y su vegetación de ribera; los alcornoques y encinares por ser las formaciones vegetales más valiosas; la alta calidad paisajística de la zona y su excelente potencial de vistas; el plan de Regadíos del Ambroz, declarado de interés nacional; los yacimientos arqueológicos de la Dehesa del Berrocalillo y la calzada o camino de la Plata así como el Camino Real de unión de Plasencia con La Oliva.

Los impactos más destacados de las diferentes alternativas atendiendo a las peculiaridades del medio donde se insertan son: la ocupación del suelo, mayor en la opción B que en la A en el tramo 1 y mayor en la C y la D que en el resto, en el tramo 2; los movimientos de tierras y explotación de canteras y graveras, que pueden provocar impactos críticos en las alternativas B, C y F y severos en las opciones D, J y E; el desbroce de alcornoques y encinares, mayor en la opción B para el tramo 1 y mayor en las opciones E y F en el tramo 2; la alteración de biotopos destacando que las mayores afecciones se originarán en el tramo 2, donde se afectarán hábitats faunísticos mejor conservados, siendo la afección similar para todas las alternativas y destacando el efecto sobre la Umbría de Valcorchero, provocado por las alternativas J, H y D, y la afección al patrimonio arqueológico, pudiendo afectar la opción B del tramo 1 al yacimiento Laguna de la Granjuela y en el tramo 2 la opción J al Cerro de El Berrocalillo, la E a la Villa de las Casas del Manco, y la H y D a los alrededores de la Cueva de Boquique.

Otros impactos destacados son: El posible efecto barrera sobre las poblaciones de lince de Granadilla y Santa Cruz al oeste y Monfragüe y Candeleda al este, ya que la carretera separa ambos núcleos estables, proponiendo la construcción de pasos para fauna; el efecto sobre el paisaje, que en el tramo 1 será menor en la opción B y en el tramo 2 en las opciones H e I por discurrir por entornos más humanizados y aprovechar el enlace existente al sur de Plasencia; el incremento de niveles sonoros en El Almendral, en el tramo 1 mayor en la alternativa A, y en la Estación Palazuelo-Empalme, generada por todas las opciones para el tramo 2; la afección a los Regadíos del Ambroz, en el tramo 1 y la afección a una cantera al sur de Plasencia, en el tramo 2.

Se destaca la inexistencia de afecciones a espacios naturales protegidos, si bien existirá una afección sobre la fauna de las áreas importantes para las aves de Gabriel y Galán y Sierra de Gredos, calificada como mínima. Indica que la nueva autovía puede incidir en la mayor frecuentación de estos espacios, fomentando su uso turístico.

El estudio de impacto ambiental incluye, como medidas mitigadoras de impactos, las siguientes: preparación de drenajes provisionales para evacuar las aguas de escorrentía; arquetas para retención de áridos en la estructura del Jerte; restauración fisiográfica y recuperación de suelo vegetal; revegetación y trasplante; vallado de las formaciones vegetales más valiosas en las inmediaciones de las obras; planificación de zonas auxiliares de las obras fuera de áreas de valor natural; ejecución del desbroce y movimiento de tierras fuera de los meses de primavera; colocación de nidales artificiales para cigüeña blanca y cernícalo primilla; control de vertidos de materiales, lubricantes y combustibles; evitar la instalación de áreas de servicio en el entorno del río Jerte; ejecución o adecuación de pasos inferiores, viaductos y drenajes para el trasiego de fauna; intervenciones arqueológicas previas a las obras y durante el desarrollo de las mismas, con especial incidencia en el yacimiento del Cerro de El Berrocalillo; restauración de muros de piedra característicos del paisaje; mantenimiento de la continuidad de vías pecuarias y colocación de pantallas antirruído.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental.

Concluye proponiendo la alternativa A en el tramo 1. Para el tramo 2 concluye que la opción más perjudicial es la E, siendo las más aconsejables desde el punto de vista del medio físico las alternativas H, D y J, y desde el punto de vista del medio social la alternativa F. Señala que en caso de confirmarse la inexistencia de restos arqueológicos en el Cerro de El Berrocalillo, la opción a elegir por ser la menos desfavorable desde el punto de vista ambiental sería la J. Las opciones C, G e I se situarían en una zona intermedia en la escala de jerarquización.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el período de información pública se han presentado un total de 13 alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Urbanismo y Turismo de la Junta de Extremadura considera ambientalmente viables las dos alternativas propuestas para el tramo 1 al discurrir por un corredor paralelo a la actual N-630 y sobre relieve generalmente llano. De las ocho alternativas existentes en el tramo 2, aunque destaca como más favorable ambientalmente la alternativa F, considera que la alternativa C con las variaciones establecidas en la aprobación provisional, es ambientalmente aceptable al no cruzar el Berrocalillo ni el valle del río Jerte en su parte más encajada. Señala que las alternativas J y D ocasionarían impactos críticos de efectos negativos e irreversibles informándolas negativamente.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Patrimonio de la Junta de Extremadura solicita que en fases posteriores de redacción del proyecto se tengan en cuenta las prescripciones que, en lo referente a impacto arqueológico, constan en poder de la Demarcación de Carreteras. Destaca que se han consensuado los criterios a seguir en las confluencias con la Vía de la Plata. Señala que en el tramo entre los cruces de Casas del Monte y Zarza de Granadilla es inviable la solución propuesta por afectar a la villa romana de La Granjuela, proponiendo desviar el trazado hacia el oeste, sin llegar a la Vía de la Plata. Indica que es muy probable que afloren nuevas estructuras arqueológicas en la zona por lo que si futuras prospecciones lo confirman, deberán estimarse los costes y plazos de excavación adecuados al proceso de las obras. Por otra parte señala que en el cruce del río Jerte existe un castro, que se habrá de delimitar convenientemente y optar por ajustar el trazado hacia poniente.

La Dirección General de Estructuras Agrarias de la Consejería de Agricultura y Comercio de la Junta de Extremadura adjunta un informe y planos sobre la situación de las vías pecuarias afectadas. Recuerda que en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, y en el Decreto 143/1996, de 1 de octubre, de la Junta de Extremadura, se dispone la tramitación a seguir en las modificaciones de trazado de las vías pecuarias afectadas por obras de interés general.

Los Ayuntamientos de Oliva de Plasencia y Villar de Plasencia, centran sus alegaciones en recordar la necesidad de reponer varios servicios afectados así como pasos de peatones y de ganado que garanticen la permeabilidad territorial de la nueva infraestructura.

La sociedad de los Baldíos de Gargantilla y de los Cerros Pelados incluye varias alegaciones en referencia a la necesidad de reponer los servicios afectados así como de disponer diversos pasos que garanticen la permeabilidad territorial y la minimización de peligros para los transeúntes o el tráfico. Asimismo, destaca la necesidad de disponer un cerramiento a ambos lados de la autovía que evite el paso de animales pequeños a través de ella y de definir con mayor concreción las zonas realmente afectadas por las obras así como las zonas de extracción del material necesario para ejecutar el proyecto.

Dos alegaciones de particulares señalan que la alternativa más acertada debería discurrir al noroeste de la Sierra del Merengue al no suponer la ocupación de la cantera Gilmorquilla ni a los restos arqueológicos existentes en la Dehesa Berrocalillo, siendo además la más económica. Otras dos alegaciones particulares señalan la necesidad de garantizar la permeabilidad territorial de la nueva autovía.

ANEXO V

Resumen del nuevo estudio de impacto ambiental

Analizado el expediente completo, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental observa que la aprobación técnica de la Dirección General de Carreteras contradice, sin justificación adecuada, a las conclusiones del estudio de impacto ambiental y del estudio informativo, proponiendo una alternativa distinta de la seleccionada en dichos estudios. Por otra parte, la alegación presentada por el órgano ambiental de la Junta de Extremadura contradice las conclusiones del estudio de impacto ambiental, informando negativamente la alternativa seleccionada en dicho estudio y avalando parcialmente la solución propuesta en la aprobación técnica de la Dirección General de Carreteras. Asimismo, la fecha de redacción del estudio de impacto ambiental, mayo de 1993, hace que el documento no contenga información suficiente para realizar la evaluación de impacto ambiental. En consecuencia, con fecha 25 de enero de 2000, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicita a la Dirección General de Carreteras la realización, y el sometimiento a información pública, de un nuevo estudio de impacto ambiental para la totalidad del tramo Aldeanueva del Camino-Plasencia (sur), que incluya información ambiental actualizada y aclare y justifique adecuadamente la solución finalmente propuesta. En cumplimiento de dicha solicitud, la Dirección General de

Carreteras elabora un nuevo estudio de impacto ambiental, cuya metodología se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El nuevo estudio de impacto ambiental sigue la misma tramitación que el estudio anterior, tramo 1 (puntos kilométricos 443,100 al 462,600) y tramo 2 (puntos kilométricos 462,600 al 482,400). Las alternativas planteadas son las mismas que las ya propuestas en el citado estudio anterior, introduciendo dos opciones nuevas, designadas como Bm y Cm, que son ligeras variantes de las antiguas alternativas B y C, respectivamente, y con las que coinciden en la mayor parte de su trazado. Las secciones tipo y demás características técnicas son idénticas a las definidas en el estudio anterior.

La alternativa Bm surge para evitar la afección de la opción B al yacimiento de La Granjuela, desplazándose 250 a 300 metros al oeste de la actual CN-630 en la zona del citado yacimiento. Tiene 19,38 kilómetros de longitud. La opción Cm es un ajuste hacia el oeste de la alternativa C en la zona del río Jerte y El Berrocalillo, así como en el entorno de la cantera Gilmorquina. Tiene 19,49 metros de longitud.

En definitiva, para el tramo 1 estudia las alternativas A, B y Bm y para el tramo 2 las opciones C, D, E, F, G, H, I, J y Cm.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: Climatología, hidrología e hidrogeología, geología, edafología, vegetación, fauna, paisaje, ruidos, calidad del aire, medio social, factores socioculturales, sistema territorial y medio institucional.

De la información del inventario de la situación preoperacional el estudio destaca lógicamente, los mismos elementos que en el anterior estudio. Incluye información complementaria acerca de la presencia de cigüeña negra, grulla, nutria y lince, así como de las áreas importantes para las aves existentes en la zona: «Sierra de Gredos y Candelario», «Bajo Tiétar y Rampa de la Vera», «Monfragüe», «Embalse de Gabriel y Galán» y «Plasencia y Sierra de San Bernabé». También destaca las áreas propuestas como Z.E.P.A. y L.I.C., con límites prácticamente coincidentes, de «Granadilla» y «Sierra de Gredos y Valle del Jerte». Otros elementos del medio destacados son los yacimientos arqueológicos de El Fresno, La Granjuela, Cueva de Boquique, El Berrocalillo, Fuentidueñas y Dehesa del Judío y Moro y los Regadíos de Interés Nacional del Ambroz.

Los impactos más destacados de las diferentes alternativas atendiendo a las peculiaridades del medio donde se insertan son: la afección a alcornoques-encinares y sotos ribereños, mayor en las opciones B y Bm en el tramo 1 y en las alternativas E y F en el tramo 2 así como la afección, en el tramo 1 por todas las opciones planteadas, a las áreas importantes para las aves «Embalse de Gabriel y Galán» y «Plasencia y Sierra de San Bernabé», cuyo límite es la actual N-630. No obstante, este efecto se califica como mínimo al afectarse marginalmente.

También destaca el impacto sobre los biotopos de montes adheridos producidos en la Umbría de Valcorchero por las opciones J, H y D, así como sobre el río Jerte cruzado por todas las alternativas y sobre la zona de nidificación de cigüeña negra situada en el río Jerte por las alternativas C, D, G, H, I y J, que se evita en el caso de las alternativas Cm, E y F.

Otros efectos destacados son los debidos al ruido en el núcleo de la Estación de Villar de Plasencia, el grupo de viviendas existentes entre el punto kilométrico 13,700 y 15,100, el caserío del Almendral y el caserío del Judío y El Moro, y la ocupación del yacimiento arqueológico de La Granjuela por las alternativas A y B y del yacimiento El Berrocalillo y Dehesa del Judío y el Moro, afectados por la opción J. Por último, destaca la afección a la Cantera Gilmorquina por las alternativas D, H, G, I y J y a los regadíos del Ambroz por todas las alternativas en el tramo 1.

El estudio de impacto ambiental incluye, como medidas mitigadoras de impactos, las siguientes: Recuperación del suelo vegetal, restauración fisiográfica, recuperación de elementos auxiliares, medidas de protección de las aguas (con especial incidencia en el río Jerte), ajuste del cronograma de obras de las alternativas C, D, G, H, I y J a la época reproductiva de la nutria y de la cigüeña negra, de manera que no se realicen obras entre marzo y junio, y en el caso de las opciones Cm, E y F se eviten obras muy ruidosas o con influencia en fondos del cauce en la misma época, protección de la vegetación, trasplantes y revegetación, evitar operaciones ruidosas durante los meses de octubre a febrero en el tramo 1 para proteger a la grulla común, traslado de nidos de cigüeña blanca y negra (en su caso), adecuación del cerramiento y de pasos para fauna con especial referencia al lince ibérico, conservación del patrimonio cultural, señalización y limitación de la franja de obras y pantallas antiruido.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental.

El estudio de impacto ambiental concluye proponiendo la alternativa Bm en el tramo 1 ya que evita la afección al yacimiento de La Granjuela. Expone que la alternativa A produce un grave impacto sobre el citado yacimiento arqueológico, que es la menos aconsejable al suponer una menor permeabilidad para la fauna con especial incidencia en el lince ibérico y destaca que llevaría implícito el desvío del tráfico de la N-630 para la ejecución de la autovía. Asimismo, destaca que la alternativa B también produciría la afección al yacimiento de La Granjuela.

Para el tramo 2 concluye proponiendo la alternativa Cm por su menor afección a la Dehesa del Berrocalillo, por evitar la zona encajada del río Jerte y por no afectar al funcionamiento de la cantera Gilmorquina. En segundo lugar se situaría la opción C, peor por su afección a yacimientos arqueológicos y a la mencionada cantera. Las alternativas E y F llevan asociados una serie de impactos sobre el acceso a Plasencia, introducción de un nuevo corredor, sobre restos arqueológicos y por su mayor ocupación de vegetación de valor y de suelos no urbanizables protegidos. Las alternativas D, G, H, I y J suponen graves impactos sobre el cauce del río Jerte y sobre la cantera Gilmorquina. La alternativa menos recomendable es la J tanto por sus efectos negativos ya citados como por afectar al yacimiento de El Berrocalillo y resultar la peor por sus mayores movimientos de tierras.

ANEXO VI

Resumen de la información pública del nuevo estudio de impacto ambiental

Durante el período de información pública se han presentado un total de 14 alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura informa favorablemente el estudio de impacto ambiental, considerando admisibles las alternativas propuestas para el tramo 1 (Bm) y para el tramo 2 (Cm). Solicita la aplicación de las medidas incluidas en el apartado 5 del estudio de impacto ambiental relativas a recuperación del sustrato vegetal, restauración fisiográfica, recuperación de elementos auxiliares, protección de las aguas, protección de la vegetación, revegetación, protección de la fauna y medidas contra el ruido, así como el programa de vigilancia ambiental.

El Ayuntamiento de Jarilla y el Ayuntamiento de Casas del Monte, en alegaciones muy similares, se manifiestan favorables a la opción Bm por su buena integración en el territorio y su menor impacto y ocupación de terrenos agrícolas. Ambos consideran inaceptables las alturas de terraplén y de desmonte, proponiendo que los terraplenes superiores a 8 metros de altura en longitudes mayores de 150 metros se reemplacen por viaductos o bien siempre que el terraplén supere los 12 metros de altura. En el caso de los desmontes, proponen la ejecución de falsos túneles para aquellos de altura superior a 15 metros. Señalan que las zonas concretas de vertederos y préstamos deberán definirse en el proyecto de construcción y contar con su aprobación, en el caso en que se ubiquen en sus términos municipales así como de la Junta de Extremadura, y solicitan la ejecución de una serie de medidas protectoras y correctoras del impacto ambiental.

El Ayuntamiento de Jarilla solicita la ejecución de caminos paralelos a la traza, así como dos pasos de caminos en los puntos kilométricos 7,850 y 5,730. Solicita la cimentación con escollera de los terraplenes ubicados entre los puntos kilométricos 4,000 y 4,950 y entre el 5,750 y el 7,850 donde la traza atraviesa una zona muy inundable. También solicita la ejecución de pasos para futuras infraestructuras de riego, y el acondicionamiento de las obras de drenaje transversal del punto kilométrico 6,350 y 6,950 para permitir el paso de fauna.

El Ayuntamiento de Casas del Monte solicita caminos paralelos a la traza, así como pasos de caminos en el punto kilométrico 2,300 y 2,800 y dos obras de drenaje para la reposición de dos regatos naturales en los puntos 2,400 y 2,790. Asimismo, solicita la ejecución de cunetas revestidas entre los puntos kilométricos 2,450 a 3,000 para conducir las aguas procedentes del drenaje de la plataforma a sus lugares de vertido e impedir que se infiltren en una zona muy contaminada por vertidos industriales.

La Asociación para la Defensa de la Naturaleza y los Recursos de Extremadura, los Conservacionistas Extremeños, la Escuela de Animación Natura 2000, la Sociedad Española de Ornitología, la Asociación por la Defensa de Extremadura Grus y la Acción por el Mundo Salvaje, en alegaciones muy similares, destacan el valor ecológico de la zona atravesada por la autovía, parte de ella incluida en las áreas importantes para las aves número 303 y 304 que cumplen todos los criterios para ser designadas zonas de especial protección para las aves. Citan la existencia de la charca de Judío y Moro, lugar destacado por ser un punto de concentración de numerosas especies de avifauna. Opinan que la mejor alternativa para el sub-

tramo 1 sería la A al ser la que se ajusta más al trazado existente, pero dotándola de pasos para fauna, e indican que en caso de no ser factible la construcción de estos pasos, la opción a elegir debe ser la Bm. Para el subtramo 2 señalan que la alternativa de menor impacto ambiental es la H solicitando que se seleccione dicha alternativa. Informan que la alternativa Cm destruiría la Charca de Judío y Moro y que discurre cercana a un nido de cigüeña negra, afectando a zonas de alimentación de dicha especie. Consideran que esta alternativa discurre por una zona del río Jerte donde son mejores las condiciones para la nutria. Por último, consideran que se sobrevalorar un criterio exclusivamente económico, la afección a la cantera Gilmarquina, que favorece a la opción Cm en detrimento de la H, así como la ocupación de suelo urbanizable de Plasencia por parte de la alternativa H. Solicitan, como medida compensatoria por la pérdida de lugares de nidificación, la colocación de cajas nido en postes de conducción eléctrica.

Una alegación particular manifiesta su rechazo por la opción seleccionada Cm por el impacto que generará por contaminación acústica y visual al caserío La Solana y solicita la elección de la alternativa C, que se repongan adecuadamente los caminos y servicios interceptados, que en los pasos superiores las barandillas sean altas y opacas para facilitar el paso del ganado vacuno a través de ellos y que se revegeten los taludes con vegetación autóctona. Otra alegación particular solicita que se tenga como prioritario facilitar el acceso y movimiento de personas y ganado entre las medidas a tomar para evitar el impacto ambiental.

ANEXO VII

Resumen del informe sobre las alegaciones al segundo procedimiento de información pública

El estudio de impacto ambiental sometido a información pública selecciona las alternativas Bm para el tramo 1 y Cm para el tramo 2. Las alegaciones de seis asociaciones para la defensa de la naturaleza indican como alternativa más favorable ambientalmente la compuesta por la opción A en el tramo 1 y por la H en el tramo 2.

A tenor de lo expuesto en dichas alegaciones, con fecha 12 de junio de 2001 la Dirección General de Carreteras realizó una nueva consulta a la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, solicitando información acerca de las siguientes cuestiones:

Previsión sobre si las áreas importantes para las aves número 303 «Embalse de Gabriel y Galán» y número 304 «Plasencia y Sierra de San Bernabé» y la Charca del Judío y Moro reúnen los criterios para ser designadas como zonas de especial protección para las aves y son susceptibles de integrarse en la Red Natura 2000.

Valoración ambiental de los impactos provocados por la alternativa H. Consulta sobre si el desplazamiento de la alternativa Cm es suficiente para preservar la unidad ambiental del desfiladero del río Jerte.

Con fecha 24 de julio de 2001 la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura emite informe en el que expone que la zona con mayor relevancia para aves amenazadas del área importante para las aves «Plasencia y Sierra de San Bernabé» se localiza muy alejada del área de estudio. Informa que el nido más próximo a la alternativa elegida (aproximadamente a un kilómetro) citado como de cigüeña negra y situado a la salida del barranco del Jerte se encuentra ocupado por un cuervo, al menos desde 1999. Indica que el barranco del Jerte ofrece lugares adecuados para la nidificación de ésta y otras especies rupícolas y que fuera de esta zona son muchas las molestias que impiden el asentamiento de nuevas parejas. Asimismo, indica que no es una limitación para la especie la escasez de áreas de alimentación ya que existen infinidad de charcas ganaderas en la zona en las que se ve a esta especie con mayor frecuencia que en el río Jerte.

Indica que la alternativa H afectaría a una zona de alto valor paisajístico y geomorfológico «Berrocal de Valcorchero y Cañón del río Jerte» atravesando una de las formaciones mixtas mejor conservadas de Extremadura, considerada como Punto de Interés Botánico y donde crían especies como el milano real, águila calzada, águila culebrera, gavián, halcón abejero y alimoche.

En cuanto a la charca de la Finca de Judío y Moro informa que se trata de una balsa artificial para uso agrícola y ganadero cuya importancia radica en su proximidad al Centro de Residuos Sólidos Urbanos (C.R.S.U.) de Plasencia utilizado como lugar de alimentación y dormitorio de muchas especies. Indica la existencia de otras dos charcas próximas al C.R.S.U. de Plasencia que también son utilizadas por estas especies. Señala que, en cualquier caso, el sellado del C.R.S.U. supondrá el abandono de la charca.

Por último indica que con la alternativa seleccionada Cm el yacimiento arqueológico de El Berrocalillo no se verá afectado por las obras.

A la vista de este informe, la Dirección General de Carreteras propone, en el tramo 1 la alternativa Bm, seleccionada en el estudio de impacto ambiental, indicando la imposibilidad de dotar de pasos para fauna a la carretera actual ya que la rasante físicamente no lo permite. Para el tramo 2 propone la alternativa seleccionada Cm entendiendo que, con la información disponible, es la que produce un menor impacto ambiental global. No obstante, indica la posibilidad de evitar la afección a la charca de la Finca de Judío y Moro aprovechando el enlace actualmente existente con la carretera EX - 108 de Navalmodal de la Mata a Portugal por Coria y Galisteo, es decir, haciendo coincidente la alternativa Cm con la H a partir del enlace mencionado. Adjunta croquis del ajuste indicado.

MINISTERIO DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA

12066 *RESOLUCIÓN de 29 de mayo de 2002, del Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas, por la que se hace pública la convocatoria de una beca predoctoral para la formación de personal investigador por parte del Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas, en el Marco del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica 2000-2003.*

El Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica (I+D+I), para el período 2000-2003, aprobado por Acuerdo de Consejo de Ministros de 12 de noviembre de 1999, responde al concepto de Plan Nacional definido en el capítulo en el capítulo I de la Ley 13/1986, de 14 de abril, de Fomento y Coordinación General de la Investigación Científica y Técnica, y supone la integración de las actuaciones de los diversos Departamentos Ministeriales en una estrategia común, en concordancia con las áreas prioritarias que establece el Plan Nacional. En particular la presente Resolución se integra en el Programa Nacional de Potenciación de Recursos Humanos.

El objeto del Programa Nacional de Potenciación de Recursos Humanos del Plan Nacional de Investigación, Desarrollo e Innovación Tecnológica (2000-2003), es fortalecer la capacidad investigadora de los grupos de I+D, tanto del sector público como del privado y mejorar la capacidad tecnológica de las empresas, mediante la formación de personal altamente cualificado para su incorporación al Sistema Ciencia-Tecnología-Empresa. Dentro del mencionado Programa Nacional están previstas diversas modalidades de participación, entre las cuales se encuentran las Becas Predoctorales de Formación del Personal Investigador (Becas FPI). Estas becas pretenden dar respuesta a la demanda de formación de investigadores, y tienen como finalidad principal la formación en áreas prioritarias del Plan, de aquellos titulados superiores universitarios que deseen realizar una tesis doctoral. Para ello, ofrece posibilidades de formación en el marco de ejecución de proyectos de investigación concretos financiados por el Plan Nacional de I+D+I (2000-2003).

Además el Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas (CIEMAT), de acuerdo con la citada Ley 13/1986, de 14 de abril, se configura como un Organismo Público de Investigación y que, tradicionalmente, en virtud de lo dispuesto en el artículo 17 de la Ley 25/1964, de 29 de abril, sobre Energía Nuclear y en el artículo 3 del Real Decreto 1952/2000, de 1 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto del CIEMAT, viene desarrollando, dentro de sus actividades de formación, la convocatoria de becas en determinadas áreas de especialización sobre materias relacionadas con las funciones y actividades que son competencia de dicho Organismo.

De conformidad con lo anterior y con lo dispuesto en el Real Decreto 2225/1993, de 17 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimiento para la Concesión de Subvenciones Públicas y la Orden CTE 831/2002, de 5 de abril por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de becas por el Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas (CIEMAT), se hace pública la presente convocatoria de 1 Beca Predoctoral de Formación de Personal Investigador (Becas FPI), en ejecución de la ayuda concedida por el Programa de pro-