

30122 *RESOLUCION de 17 de noviembre de 1993, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la autovía Ruta de la Plata, tramo Mérida-Zafra (Badajoz), de la Dirección General de Carreteras.*

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, se hace pública para general conocimiento la declaración de impacto ambiental, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 17 de noviembre de 1993.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA AUTOVIA RUTA DE LA PLATA. TRAMO MERIDA-ZAFRA (BADAJOZ), DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental 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.

La Dirección General de Carreteras remitió con fecha de 2 de noviembre de 1989 a la Dirección General de Política Ambiental, como memoria-resumen la orden de estudio del proyecto citado con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La finalidad de esta orden de estudio, contemplada en el II Plan General de Carreteras, es la realización de la autovía de la Ruta de la Plata, entre Mérida y Zafra de 62 kilómetros aproximadamente.

Recibida la referida memoria-resumen, la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, Instituciones y Administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 23 de enero 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 un resumen de las respuestas, se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental del tramo Mérida-Zafra conjuntamente, al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» con fecha 7 de agosto de 1992 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Badajoz» el 2 de septiembre de 1992, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente conforme al artículo 16 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras, remitió con fecha 6 de mayo de 1993, a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo, consistente en el documento técnico del estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública del tramo citado.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

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

En consecuencia la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el estudio informativo de la autovía Ruta de la Plata. Tramo: Mérida-Zafra.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, se considera que entre las soluciones incluidas en ella, la formada secuencialmente por los tramos: Variante de Mérida, duplicación margen derecha entre Mérida y Aretio, variante de Aretio, duplicación margen derecha entre Aretio y Torremegía, alternativa Oeste A de la variante de Torremegía, duplicación margen derecha entre Torremegía y Almendralejo, alternativa este de la variante de Almendralejo, duplicación margen derecha entre Almendralejo y Villafran-

ca, alternativa oeste B1 de la variante de Villafranca, duplicación margen izquierda entre Villafranca y los Santos de Maimona, coincidentes con los propuestos por el promotor y la alternativa A de la variante de los Santos de Maimona hasta el final del proyecto, es viable desde el punto de vista ambiental, debiendo cumplir, además de las recomendaciones expuestas en el estudio de impacto ambiental, las siguientes condiciones que se establecen por la presente declaración:

1. Permeabilidad territorial.—Durante la construcción y explotación de la nueva autovía, se asegurará el nivel actual de servicios existentes en el territorio, incluyendo la restitución de la cañada del Rey, situada a la altura de la intersección de la N-630 con la N-432.

2. Protección del sistema hidrológico.—Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas interceptadas por la traza, y en particular las de los arroyos del Pueblo, el Quicio, Tripero, Picada, Harnina, Bonhabal y Gato, se llevarán a cabo las siguientes medidas:

a) No podrá localizarse ningún tipo de instalación auxiliar, ni se verterán residuos o tierras en aquellas áreas desde las que directamente, o por erosión o escorrentía se pueda afectar al sistema hidrológico.

b) Habida cuenta de la deficiente capacidad de infiltración del terreno y el escaso desarrollo de la red superficial de drenaje en toda la zona, se realizará un estudio que analice el efecto barrera inducido por el trazado seleccionado, especialmente en las zonas del arroyo Tripero a su paso por Torremegía, y en los parajes La Cuneta (puntos kilométricos 641 al 642 de la N-630), la Dehesa en Torremegía y las lagunas y la Hoya en los Santos de Maimona. Asimismo, se redactarán las medidas preventivas y correctoras para minimizar dicho efecto barrera.

c) Se realizará un estudio que analice la posible afección significativa a los sistemas hidrogeológicos existentes en la zona, en particular a los acuíferos de Mérida y Villafranca y, en su caso, se redactarán las medidas para su protección.

3. Protección de flora y fauna.—Para garantizar la adecuada protección de la flora y fauna de la zona y habida cuenta de las deficiencias que el estudio de impacto presenta en los capítulos relativos a los citados componentes del medio biótico, en coordinación con la Agencia de Medio Ambiente de Extremadura, se realizará lo siguiente:

a) Un estudio que identifique, localice y delimite en planos a escala mínima 1:10.000 las formaciones vegetales más singulares de la zona entre las que estarán, el área de interés geobotánico de los montes de Maimona y las formaciones arbóreas próximas a las poblaciones de Aretio, Villafranca y Torremegía.

b) Un estudio que localice y delimite las áreas de cría y alimento de las especies más valiosas de fauna presentes en la zona entre las que se incluirán Garzas, Cigüeñas y Cernícalos Primilla.

En consecuencia, el trazado definitivo de la opción seleccionada no podrá afectar a las mencionadas formaciones vegetales ni a las áreas de cría y alimento de las especies de fauna citadas anteriormente.

4. Protección de yacimientos arqueológicos.—Con el fin de no afectar los yacimientos de la época romana, el área de pinturas rupestres del Neolítico de la sierra de la Moneda y otros posibles restos arqueológicos existentes en el entorno del trazado seleccionado, se redactará, en contacto con la Consejería de Cultura de la Junta de Extremadura, un programa de actuación compatible con el plan de obra que incorpore las medidas y actuaciones que garanticen la no afección de los citados restos arqueológicos.

5. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.—Se redactará un proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y ecológica, de todos los terrenos afectados por el nuevo trazado, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución, conjuntas con el resto de las obras.

El citado proyecto incluirá la ubicación, recuperación y restauración de las zonas de canteras, préstamos, escombreras, parque de maquinaria, plantas de asfaltado y hormigonado, viario de acceso a las obras, etc.

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

6. Seguimiento y vigilancia.—Se redactará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos, y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración. En él se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Los informes deberán remitirse a

la Dirección General de Política Ambiental a través del Organismo sustantivo, que acreditará su contenido y conclusiones.

El Programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras, informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a lo siguiente:

Mantenimiento de la permeabilidad territorial a que se refiere la condición 1.

Protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 2.

Protección de flora y fauna a que se refiere la condición 3.

Protección del patrimonio arqueológico citadas en la condición 4.

Medidas efectuadas para la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 5.

b) Anualmente y durante tres años a partir de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre la eficacia, estado y evolución de las medidas incluidas en la condición 5 (defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y ecológica), así como, en su caso, de la efectiva realización de las labores de conservación.

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.

7. Documentación adicional.—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la adjudicación definitiva de los proyectos de construcción, un escrito certificando la incorporación a los mismos de la documentación y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece como necesarias, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Estudios y medidas de protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 2.

Estudio y medidas de protección de la condición 3, relativa a la protección de flora y fauna.

Programa de actuación de la condición 4 relativa a la protección de yacimientos arqueológicos.

Proyecto al que se refiere la condición 5 relativa a la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 6.

8. Financiación de las medidas correctoras.—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán en la Memoria, anejo correspondiente, pliego de prescripciones y presupuesto a nivel de proyecto. También se valorarán los gastos derivados del Plan de Vigilancia Ambiental.

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

Madrid, 17 de noviembre de 1993.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
1. ICONA	X
2. Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Extremadura. Gobierno Civil	X
3. Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Medio Ambiente de la Comunidad de Extremadura	X
4. Diputación Provincial de Badajoz	—
5. Ayuntamiento de Mérida	—
6. Ayuntamiento de Torremegía	X
7. Ayuntamiento de Almendralejo	—
8. Ayuntamiento de Villafranca de los Barros	—
9. Ayuntamiento de Fuente del Maestre	—
10. Ayuntamiento de los Santos de Maimona	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
11. ADENEX (Asociación para la Defensa de la Naturaleza de Extremadura)	—
12. GEXAN (Grupo Extremeño de Amigos de la Naturaleza)	—

La respuesta dada por el ICONA menciona la existencia, en la zona afectada, de un área importante para las aves, Mérida-embalse de Montijo, inventariada por SEO-ICPBE, caracterizada por la presencia de colonias de Garzas, Cigüeñas y Cernicalos Primilla.

La Delegación del Gobierno en Extremadura señala que «no existen en la zona lugares de especial sensibilidad medioambiental en lo referente a la fauna, flora, paisaje o usos intensivos del suelo», considerando, por otra parte, importante y deseable desde el punto de vista sociológico, la mejora de las comunicaciones en esta Comunidad Autónoma, y de la N-630, en concreto.

La Agencia de Medio Ambiente (Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura), comunica en su respuesta que «dicho tramo no atraviesa ningún espacio de especial interés natural».

El Ayuntamiento de Torremegía (Badajoz), estima que «la futura autovía no afecta sustancialmente el medio ambiente ni el paisaje por el que se presume que pasará en el futuro», aunque recalca la falta de información sobre el trazado exacto y, en consecuencia, las condiciones de desconocimiento en que se redacta el informe.

ANEXO II

Resumen del proyecto

El proyecto consiste en la definición de un tramo de la autovía Ruta de la Plata (Gijón-Puerto de Sevilla), que abarca 62 kilómetros de la actual N-630. Se desarrolla entre los puntos kilométricos 625,0 y 687,0, afectando a las localidades de Mérida, Torremegía, Almendralejo, Villafranca de los Barros, Los Santos de Maimona y la Puebla de Sancho Pérez, en la provincia de Badajoz.

Distingue entre subtramos susceptibles de duplicación de la actual N-630 y aquellos que requieren variantes de trazado para evitar las travesías de población.

Para los tramos susceptibles de duplicación se proyecta también alternativa en variante, mientras que para las variantes de población se presentan varios trazados posibles.

Se inicia la autovía con la variante de Mérida en solución única, al oeste de la población, incluyendo también la variante de Aretio.

Después de un trazado en desdoblamiento, la variante de Torremegía incluye tres trazados posibles: los denominados Oeste A y Oeste B, y el denominado Este, que evita la línea férrea discurriendo paralelo a ella, incorporándose los tres trazados a la misma altura de la N-630, cerca del punto kilométrico 16,000.

Al llegar a Almendralejo, se presenta un trazado por el este (alternativa «Base»), y uno por el oeste.

La variante de Villafranca de los Barros, la más compleja debido a la presencia de la línea férrea, la zona de regadíos de la vega del Bonhabal y las carreteras comarcales BA-600, BA-613 y BA-V-9014, se diseña con cuatro soluciones al oeste de la población denominadas: Base, Oeste B, Oeste B1 y Oeste C, y una alternativa Este que no cruza la línea férrea.

El tramo desde Los Santos de Maimona al punto kilométrico 687, considera tres alternativas: la alternativa C, que discurre en variante al este del cerro del Castillo de Maimona hasta el final del Estudio; la alternativa A, que aprovecha al máximo la infraestructura existente, y la alternativa B, de carácter intermedio.

El trazado seleccionado en el proyecto, incluye secuencialmente los siguientes tramos: Variante de Mérida, duplicación Mérida-Aretio, variante de Aretio, duplicación por la margen derecha Aretio-Torremegía, variante de Torremegía Oeste A, duplicación por la margen derecha Torremegía Oeste A, duplicación por la margen derecha Torremegía-Almendralejo, variante de Almendralejo Este, duplicación de la margen derecha Almendralejo-Villafranca, variante de Villafranca Oeste B1, duplicación por la margen izquierda Villafranca-Los Santos de Maimona y variante C de Los Santos de Maimona. La longitud total es de 62,575 kilómetros, con 45,875 kilómetros en variante y 16,700 en duplicación. La velocidad prevista es de 100 kilómetros/hora, con calzada 2 x 7 metros y arcenes, exterior de 2,5 metros e interior de 1 metro.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

De la información del Inventario del estudio se deduce la existencia de los siguientes aspectos o áreas sensibles desde el punto de vista ambiental:

Existencia de acuíferos de cierta importancia local en las inmediaciones de Mérida y en Villafranca de los Barros, con presencia de manantiales y pozos.

Formación vegetal calcícola de gran interés geobotánico, con presencia importante de diversas especies de orquídeas, con propuestas para su conservación, en los montes de Maimona.

Áreas de encinar y vegetación palustre, altamente fragmentadas, en regresión y con baja capacidad de regeneración, sobre todo en las variantes de Aretio y Villafranca.

Suelos de alta capacidad agrícola, con pequeñas superficies de regadío, escasas en la zona, como las de la vega del Bonhabal.

Un patrimonio arqueológico de interés, constituido por una calzada y diversos yacimientos de época romana, así como unas pinturas rupestres del Neolítico en la sierra de la Moneda.

El estudio incluye análisis del paisaje.

El medio socioeconómico se estudia para los municipios de Torremegía, Almendralejo y Villafranca de los Barros en los que domina el sector primario dedicado a la agricultura, y escaso desarrollo de los sectores secundario y terciario, concluyendo con el examen del Planeamiento Urbanístico de los seis municipios afectados.

Identificación y caracterización de impactos: El estudio compara las distintas alternativas de cada variante. No incluye, sin embargo, análisis de los tramos susceptibles de duplicación.

La valoración de impactos de cada alternativa se efectúa mediante matrices empleando un criterio basado en las longitudes afectadas para cada impacto en cada tramo.

El estudio establece como impactos significativos, al menos en una de las alternativas contempladas, los siguientes:

Erosión y pérdida de suelos fértiles.

Alteraciones sobre el paisaje y la geomorfología.

Eliminación de áreas de vegetación silvestre.

Modificación y pérdida del valor paisajístico.

El documento de síntesis recoge un breve resumen y un listado de conclusiones del estudio de impacto ambiental. El estudio de impacto ambiental propone el mismo trazado seleccionado por el proyecto.

Análisis de contenido

En la descripción de la situación preoperacional se cita la presencia de ciertas características del medio que podrían ser de gran importancia en la evaluación, sin que sean luego tenidas en cuenta. Así, en el estudio hidrogeológico se menciona la existencia de acuíferos de carácter local, así como de áreas mal drenadas, con posibilidades de inundación, que no se localizan exactamente ni se emplean en el análisis de alternativas. El estudio hidrológico no describe suficientemente los sistemas de drenaje afectados.

El estudio de vegetación es muy deficiente, al no localizarse en la cartografía presentada, que es incompleta, las unidades definidas en el texto del estudio. Además, la cartografía se refiere exclusivamente a los tramos en variante, y no al trazado total. La escala de los mapas (1:50.000) es insuficiente para representar la franja de vegetación descrita (100 metros a cada lado del eje de la autovía). Estas deficiencias hacen difícil inferir el efecto potencial de la autovía sobre las formaciones de interés presentes en la zona (como es el caso de la variante de Aretio sobre el encinar).

El estudio faunístico es inconcreto. El ámbito abarcado es insuficiente, al referirse exclusivamente a las áreas cultivadas y al arroyo Tripero, afectadas directamente por el trazado, y no a otras áreas circundantes. No se menciona, en ningún caso, la presencia de una zona de interés ornitológico con colonias de Garzas, Cigüeñas y Cernícalos Primilla, como indica el ICONA en su respuesta a las consultas previas.

El estudio del patrimonio histórico-artístico presenta una cartografía deficiente, puesto que no refleja los yacimientos que pudieran verse afectados por las distintas alternativas, ni localiza el yacimiento Neolítico de la sierra de la Moneda.

En general, la valoración de la situación preoperacional del medio físico no es adecuada, pues los argumentos empleados tienden a la generalización, restando importancia a las situaciones locales.

La selección de alternativas se realiza en base a una serie de matrices. El sistema de valoración utilizado no se explica y por consiguiente los resultados no pueden considerarse objetivos. Cabe resaltar que, dentro de la escasa conflictividad general del proyecto desde el punto de vista ambiental, la variante C de los Santos de Maimona seleccionada por el proyecto y por el estudio de impacto ambiental es, sin duda, la más conflictiva, ya que supone la afección a la formación vegetal de mayor interés de la zona, en los montes de Maimona, como reconoce el propio estudio.

Sólo se estudian los impactos en los tramos en variante, eliminando del análisis los tramos susceptibles de duplicación, presuponiendo un impacto menor para el desdoblamiento de la calzada que para el desarrollo en variante, circunstancia que, aunque con carácter general es válida, debe no obstante valorarse.

Las medidas correctoras propuestas no se definen, diseñan y presupuestan como requiere el documento de contratación de las mismas, que es precisamente el estudio de impacto ambiental.

En conjunto, se considera que el estudio de impacto ambiental es deficiente. Por tanto, previo reconocimiento de la zona afectada, se han establecido, con las condiciones impuestas en esta declaración de impacto ambiental las obligaciones pertinentes sobre los aspectos que en el estudio no se han analizado adecuadamente.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Al expediente de información pública correspondiente al estudio de impacto ambiental del tramo de autovía Mérida-Zafra (Badajoz), se han presentado distintas alegaciones, de Instituciones, Asociaciones y particulares. A continuación se expone un resumen de las mismas.

Relación de alegantes

Alegaciones de Instituciones y Organismos:

Ayuntamiento de Torremegía.

Ayuntamiento de Villafranca de los Barros.

Ayuntamiento de Calamonte.

Confederación Hidrográfica del Guadiana.

Partido Popular de los Santos de Maimona.

Alegaciones de Asociaciones:

Asociación de Empresarios de Villafranca de los Barros.

Grupo de Trabajadores de Los Santos de Maimona.

Cooperativa «Virgen de la Estrella», de Los Santos de Maimona.

Vecinos de Los Santos de Maimona.

Alegaciones de particulares:

Don Ramón Montero de Espinosa, de Villafranca de los Barros.

Talleres H. Román, de Los Santos de Maimona.

Talleres Parra, de Los Santos de Maimona.

Hermanos González Grajera, de Los Santos de Maimona.

Talleres Cuenca, de Los Santos de Maimona.

Don Joaquín Domínguez, de Los Santos de Maimona.

Motos Isidro, de Los Santos de Maimona.

Ferretería La Estrella, de Los Santos de Maimona.

Panadería San Isidro, de Los Santos de Maimona.

Talleres Castola, de Los Santos de Maimona.

Vehículos Romero, de Los Santos de Maimona.

Talleres Tetuán, de Los Santos de Maimona.

Fuera de plazo: Asociación de Empresarios de Zafra.

Contenido ambiental de las alegaciones

Los Ayuntamientos de Torremegía y Villafranca de los Barros así como la Asociación de Empresarios de esta última población manifiestan su conformidad con los trazados seleccionados para las respectivas variantes de su población y emiten algunas sugerencias respecto a los pasos, accesos y servicios de los que deberá estar dotado este tramo de autovía.

Don Ramón Montero Espinosa alega que este tramo de autovía establecería una barrera para la expansión urbanística y cultural de Villafranca de los Barros por su proximidad a varias viviendas y a la zona de romerías, y por afectar a un olivar y a la finca denominada «Pelegrina».

El Partido Popular de Los Santos de Maimona, las distintas alegaciones de Asociaciones y particulares de esta población, así como la Asociación de Empresarios de Zafra, solicitan el cambio de la alternativa C propuesta para la variante de Los Santos de Maimona, por la alternativa A, con el fin, entre otros, de mejorar las comunicaciones entre Los Santos de Maimona y Zafra.