
Resolución de 29-10-2004, de la Dirección General de Calidad Ambiental, sobre la declaración de impacto ambiental del proyecto denominado: Acondicionamiento de la carretera CM-5102, del PK 0,000 al PK 26,200. Tramo: L.P. de Cáceres-Oropesa (Toledo), cuyo promotor es la Dirección General de Carreteras y Transportes de la Consejería de Obras Públicas de Castilla-La Mancha.

La Ley 5/99, de 8 de abril, de Evaluación de Impacto Ambiental y el Decreto 178/2002, de 17 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento que la desarrolla, 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 del citado Reglamento.

Con fecha 8 de agosto de 2003, tiene entrada en la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, la solicitud de inicio del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental del citado proyecto.

Con fecha 24 de septiembre de 2003, se inicia el trámite de consultas previas, en relación con el impacto ambiental del proyecto, a las personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas por su ejecución, remitiendo el resultado de las consultas al promotor para que sean tenidas en cuenta en la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental.

Con fecha 20 de julio de 2004, tiene entrada en la Consejería de Medio Ambiente el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto "Acondicionamiento de la carretera CM-5102, del PK 0,000 al PK 26,200. Tramo: L.P. de Cáceres-Oropesa (Toledo)", publicándose con fecha 10 de septiembre de 2004 en el DOCM núm. 167 la Resolución de 25-08-2004, de la Dirección General de Calidad Ambiental, por la que se ordena la publicación del anuncio sobre apertura del plazo de información pública del estudio de impacto ambiental del citado proyecto.

Cumplido el plazo de información pública, no se han recibido alegacio-

nes en relación con el Estudio de Impacto Ambiental.

En consecuencia, esta Dirección General de Calidad Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Decreto 93/2004, de 11 de mayo, por el que se establece la Estructura Orgánica y las Competencias de los distintos órganos de la Consejería de Medio Ambiente y el Decreto 178/2002 que desarrolla la Ley 5/1999 de 8 de abril, de Evaluación de Impacto Ambiental, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental.

Examinada la documentación presentada y visitada la zona de actuación, esta Dirección General de Calidad Ambiental considera ambientalmente viable el proyecto de acondicionamiento propuesto en el Estudio de Impacto Ambiental. En consecuencia, el Proyecto de Construcción que desarrolle la solución de trazado elegida, deberá observar las recomendaciones y medidas preventivas y correctoras contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental además de las recogidas en la presente Resolución, con el fin de asegurar la viabilidad ambiental de la solución al proyecto.

En el caso de que existiera contradicción entre lo estipulado en el Estudio de Impacto Ambiental y en la presente Resolución, prevalecerá lo dispuesto en esta última siempre que no se modifiquen las condiciones ambientales.

Primera.- Descripción del Proyecto.

El proyecto consiste en el acondicionamiento de la carretera CM-5102 desde el PK 0,000 hasta el PK 26,200, mejorando el trazado de la misma tanto en planta como en alzado. Para la elección de la Alternativa de Trazado óptima se han evaluado tres posibles trazados denominados Alternativa I, II y III. La Alternativa III seleccionada en el Estudio de Impacto Ambiental mantiene el trazado de la Alternativa I con la salvedad de que desde el PK 0,600 al PK 1,500 no se procede a ejecutar una variante que afectaría directamente a la zona de berrocales y lanchares. Dicha Alternativa se ajusta, asimismo, a la traza actual de la carretera, salvo en dos variantes proyectadas para eliminar curvas peligrosas.

Para minimizar la pérdida de suelo no se efectuarán desmontes superiores a los 2 metros ni terraplenes superiores

a 3 metros. El trazado se ha diseñado, asimismo, para que la nueva plataforma siempre discurra por la margen de la carretera que suponga una menor pérdida de vegetación. Salvo entre los PK 6,050 al 7,025 donde la plataforma se amplía por ambos márgenes por igual.

Las actuaciones en los cauces se realizarán siempre en sección seca, se ejecutarán un total de 54 obras de drenaje transversal, se mantendrá el paso de ganado de la Cañada Real de Arenas de San Pedro a Navalmoral de la Mata y se diseñarán dos rotondas, una en la travesía urbana de Ventas de San Julián y otra en la intersección con la carretera de la Diputación a Pueblo Nuevo de Miramontes.

Segunda.- Respecto al Estudio de Alternativas

Se considera que la Alternativa III seleccionada en el Estudio de Impacto Ambiental, es ambientalmente viable.

En consecuencia, el Proyecto de Construcción que desarrolle el presente proyecto, deberá observar las recomendaciones y medidas preventivas y correctoras contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental además de las recogidas en la presente Resolución, con el fin de asegurar la viabilidad ambiental de la solución al proyecto.

Tercera.- Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.

Se asegurará el mantenimiento de los accesos a propiedades particulares así como las servidumbres de paso de caminos públicos, tanto en la fase de ejecución como en la de explotación. Todo desvío, sea provisional o permanente, quedará señalizado.

Cuarta.- Localización de canteras, zonas de préstamos, vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares.

Todos los materiales necesarios procederán de plantas de tratamiento de áridos, plantas de hormigón, plantas de aglomerado y/o canteras ya abiertas, autorizadas y con proyectos de restauración aprobados.

No estarán permitidos en la zona la ubicación de plantas de tratamiento de áridos, plantas de aglomerado, plantas de hormigón, vertederos ni zonas de préstamos.

El parque de maquinaria, así como los acopios, estarán situados en la parcela

nº 21-a del polígono 1 propiedad del Ayuntamiento de Ventas de San Julián.

Dicha parcela, una vez terminadas las obras de acondicionamiento de la carretera, se restituirá a su estado inicial retirando cualquier instalación, material, maquinaria o acopio que se haya utilizado durante la ejecución de las obras.

Quinta.- Medidas relativas a la Conservación de Espacios Naturales Protegidos, Áreas Sensibles, Hábitats y Elementos Geomorfológicos.

La traza de la carretera CM-5102, desde el PK 0+000 hasta el PK 26+200, discurre por las siguientes Zonas Sensibles según la Ley 9/1999, de 26 de mayo, de Conservación de la Naturaleza:

-LIC "Sierra de San Vicente y Valles del Tiétar y Alberche" (ES4250001). La traza discurre dentro de dicha zona desde el PK 0+000 hasta el PK 20+500.

-LIC "Llanuras de Oropesa, Lagartera y Calera y Chozas" (ES0000168). La traza discurre dentro de dicha zona desde el PK 20+500 hasta el 26+200.

-ZEPA "Valle del Tiétar y Embalses de Rosarito y Navalcán" (ES0000089). La traza discurre dentro de dicha zona desde el PK 0+000 hasta el PK 20+500.

-ZEPA "Llanuras de Oropesa, Lagartera y Calera y Chozas" (ES0000168). La traza discurre dentro de dicha zona desde el PK 20+500 hasta el 26+200.

-Área crítica para la conservación del águila imperial y la cigüeña negra, de acuerdo con el Decreto 275/2003 por el que se aprueban sus respectivos planes de recuperación. La traza discurre dentro de dicha zona desde el PK 0+000 hasta el PK 20+500.

La traza objeto del presente acondicionamiento discurre, asimismo, por los siguientes elementos protegidos por la citada Ley:

-Elementos Geomorfológicos de protección especial "Berrocales y Lanchares sobre rocas plutónicas". La traza discurre dentro de dicha zona desde el PK 0+000 hasta el PK 1+500.

-Hábitats seminaturales de protección especial "Dehesas", en formaciones de dehesa de encina, alcornoque y quejigo sobre pastizal xerofítico anual.

-Fresnedas pertenecientes a la asociación *Ficario ranunculoidis-Fraxinetum angustifoliae* en los arroyos de Maillo y del Mojón.

-Rebollares luso-extremadurenses de la asociación *Arbutum unedonis-Quercetum pyrenaicae* entre los PK 8+000 y 8+500.

-Comunidades anfibias pertenecientes a la asociación *Pulicario pedulosae-Agrostietum salmanticae* entre los PK 20+500 y 22+500.

A fin de minimizar las afecciones sobre todos y cada uno de los valores naturales apuntados anteriormente la plataforma tendrá una anchura máxima de 8 metros, considerando como plataforma la zona de la carretera destinada al uso de los vehículos, formada por la calzada, los arcenes y las bermas afirmadas.

Sexta.- Protección de la fauna

A fin de garantizar una permeabilidad transversal adecuada para el paso de la fauna terrestre, en el diseño de las obras de drenaje se adoptará, en un mínimo de 10 obras de las 54 previstas, un diámetro igual o mayor a 1 metro. Las obras de drenaje que tengan estas dimensiones estarán distribuidas homogéneamente a lo largo de toda la traza objeto del acondicionamiento. Además, estos pasos transversales cumplirán las siguientes características:

-La entrada de los pasos se diseñará de manera que se induzca a la fauna a hacer uso del mismo, creando una embocadura camuflada mediante la plantación de especies propias de la zona.

-Las entradas y las salidas de los pasos de fauna se adecuarán y se naturalizarán de manera que no existan desniveles entre el terreno natural y la estructura instalada.

-Se crearán pasillos secos en los marcos a ambos lados de la estructura, que permita su utilización por parte de animales que se ven disuadidos ante la presencia de agua.

El diseño de los drenajes y pasos transversales vendrá definido en el Proyecto de Construcción, tanto en el presupuesto como en planos y pliego de prescripciones técnicas.

Séptima.- Medidas de protección a la vegetación.

La identificación y numeración de los árboles que deban ser estrictamente eliminados para realizar las obras, se realizará en coordinación con la Delegación Provincial de Medio Ambiente de Toledo. Se consensuará, asimismo, con dicha Delegación los ejemplares que deban ser conservados.

El descuaje de matorral o arbolado de vegetación natural requiere, asimismo, autorización de la Consejería de Medio Ambiente, por aplicación del artículo 7 bis de la Ley 2/1988 de Conservación de Suelos y Protección de las Cubiertas Vegetales Naturales, de 31 de mayo, modificada por la Ley 9/1999, de 26 de mayo, de Conservación de la Naturaleza de Castilla-La Mancha.

Octava.- Medidas de protección de la calidad del aire y prevención del ruido.

A fin de cumplir con la normativa vigente respecto a los niveles de emisión de partículas a la atmósfera y con el fin de minimizar la producción y dispersión del polvo generado durante la construcción se realizarán riegos periódicos de las pistas que soporten el tráfico rodado, así como del material apilado. Se aconseja utilizar aditivos higroscópicos durante la estación seca cuando la producción de polvo es máxima y el índice de evapotranspiración más elevado.

En relación con la maquinaria y equipos utilizados en el acondicionamiento se procederá a las siguientes actuaciones:

-Revisión y control periódico de los silenciosos de los escapes, rodamientos, engranajes y mecanismos en general de la maquinaria. Esta información se recogerá en unas fichas de mantenimiento.

-Reducción de la velocidad de circulación en la cantera y caminos de acceso, colocando placas indicativas con prohibición de circular a más de 20 Km/h.

Novena.- Protección del sistema hidrológico e hidrogeológico.

1. Durante la fase de explotación de la carretera deberá llevarse a cabo la adecuada limpieza y mantenimiento de las obras de paso y cunetas, con el fin de que realicen correctamente su función. El Programa de Vigilancia Ambiental del proyecto de construcción definirá la frecuencia de limpieza.

2. Se construirán balsas de decantación provisionales durante las obras para la recogida de las aguas de drenaje de los parques de maquinaria y zonas de instalaciones auxiliares

3. Cualquier obra o actuación que afecte al dominio público hidráulico o a la zona de policía de cualquier cauce público deberá contar con la preceptiva autorización de la Confederación

Hidrográfica del Tajo, para ello deberá solicitarse ante el Organismo de cuenca dicha autorización, adjuntando la documentación que establece el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

4. No se realizarán vertidos de materiales de obra, residuos urbanos, residuos no inertizados o de dudosa caracterización que por erosión, escorrentía o lixiviación pueden afectar a las aguas superficiales y/o subterráneas.

5. Se prestará especial cuidado a los vertidos líquidos procedentes de las labores de mantenimiento de la maquinaria empleada, y concretamente a los aceites usados, que deberán ser almacenados en bidones, posteriormente recogidos y transportados por gestor autorizado para su posterior tratamiento (como se recoge en la Orden de 28 de febrero de 1989 del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo), estando esta fase cumplimentada en la correspondiente ficha de mantenimiento. En ningún caso los vertidos de aceites y combustibles de la maquinaria se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua.

Décima.- Medidas de protección del suelo

Los residuos peligrosos deben ser depositados en contenedores específicos y entregados a un gestor autorizado. El resto de residuos deberá gestionarse según la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos.

Décimoprimer.- Medidas de protección del Patrimonio.

Afección al Patrimonio Histórico-Artístico:

Queda condicionada la actividad a la Resolución que emita la Dirección General de Patrimonio y Museos de la Consejería de Cultura.

Afección a Vías Pecuarias:

En el cruce con las vías pecuarias "Cañada Real de Arenas de San Pedro a Navalmaral de la Mata" y "Cordel de Oropesa", se cumplirá lo establecido en el art. 21 Cruce con infraestructuras viales, de la Ley 9/2003 de 20-03-2003 de Vías Pecuarias de Castilla-La Mancha.

Décimosegunda.- Medidas de protección del paisaje

A fin de minimizar el impacto paisajístico de la obra, tanto en la construcción

como durante la fase de funcionamiento, los terraplenes y desmontes que se desarrollen en terrenos granulares tendrán una pendiente inferior a 2H:1V, de forma que se favorezca su revegetación, integrando así, la totalidad de los taludes en tierra.

Estas revegetaciones deberán realizarse en la temporada siguiente a la conformación del perfil final de las tierras. En todo caso, se dará preferencia a consolidar una cobertura herbácea vivaz y arbustiva que defienda rápida y eficazmente el suelo de la erosión, al proteger los elementos finos frente al viento o la lluvia. Además se suavizarán las líneas, evitando cortes rectos en la cabecera y en los pies de los mismos.

Los cuidados posteriores a la plantación se mantendrán hasta que ésta se pueda considerar lograda (binas, riegos, mantenimiento de alcorques, abonado, reposición de marras, etc.). Se considerará lograda la plantación cuando se haya desarrollado el 80 % de la superficie sembrada.

Décimotercera.- Plan de Restauración Ambiental

Los tramos de la antigua traza que queden inutilizados se acondicionarán como caminos de servicio para dar acceso a las actuales servidumbres y, en todo caso, si no existieran servidumbres se restituirá al máximo la situación existente en el entorno. Dicha restauración se hará en coordinación con la Delegación Provincial de Medio Ambiente de Toledo.

El Plan de Restauración definido en el Estudio de Impacto Ambiental se ejecutará en estrecha colaboración con la Guardería Medioambiental del Servicio de Medio Natural de Toledo.

El Plan de Restauración quedará convenientemente presupuestado en el Proyecto Constructivo. Asimismo, estarán presupuestadas todas las medidas preventivas y correctoras incluidas tanto en el Estudio de Impacto Ambiental como en la presente Resolución.

Décimocuarta.- Plan de Seguimiento y Vigilancia

Para llevar a cabo el programa de seguimiento y vigilancia el promotor deberá asignar un responsable del mismo, notificando su nombramiento al Órgano Sustantivo y al Órgano Ambiental, como encargados del con-

trol e inspección del cumplimiento de dicho programa y de la presente Resolución.

Todas las actuaciones y/o mediciones que se realicen en aplicación del programa de seguimiento y vigilancia deberán tener constancia escrita en forma de actas, lecturas, estadillos, etc. que permitan comprobar su correcta ejecución y el respeto de los trabajos a las condiciones establecidas y a la normativa vigente que les sea de aplicación.

El seguimiento y la vigilancia incidirán, además de lo indicado en el Estudio de Impacto Ambiental, en los siguientes puntos:

- Control de la señalización de los ejemplares arbóreos que hay que conservar.
- Control de la permeabilidad de la vía para la fauna.
- Control de la eliminación o adecuación de los tramos abandonados de la vía.
- Vigilar que una vez acabada la obra el contratista realiza una correcta limpieza de la zona de actuación y parque de maquinaria.

Se requerirá, informe y reportaje fotográfico sobre los trabajos de restauración.

De las inspecciones llevadas a cabo por el Órgano Sustantivo y por el Órgano Ambiental, podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la Declaración de Impacto Ambiental. Estas modificaciones tendrán que ser autorizadas conjuntamente por ambos órganos.

El Plan de Seguimiento y Vigilancia estará convenientemente definido y presupuestado en el Proyecto Constructivo.

Décimoquinta. - Documentación a presentar por el promotor

a) En la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, antes de la aprobación del proyecto de construcción:

1. Previa a la aprobación del proyecto definitivo:

-Proyecto de Construcción acompañado de un Anexo Técnico donde se defina en qué apartados del citado Proyecto constructivo se da cumplimiento

a las medidas adoptadas tanto en el Estudio de Impacto Ambiental como en la presente Resolución.

b) En la Delegación Provincial de Medio Ambiente de Toledo:

1. Previo al inicio de las obras:

-Resolución emitida por la Dirección General de Patrimonio y Museos de la Consejería de Cultura.

-Designación del responsable del cumplimiento del Plan de Seguimiento y Vigilancia y de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

-Comunicación del inicio de los trabajos.

-Autorización si fuera necesario para la roza, descuaje, quema o aprovechamiento de vegetación natural.

-Inscripción en el Registro de Pequeños Productores de Residuos Peligrosos.

-Autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo para actuación sobre el dominio público hidráulico y/o zona de policía de cauces públicos.

2. Durante el periodo de construcción:

-Informes Técnicos de la Vigilancia y Seguimiento.

3. Una vez finalizada la obra, en la temporada siguiente a la conformación del perfil final de las tierras:

-Reportaje gráfico sobre los trabajos de restauración.

Toledo, 29 de octubre de 2004

El Director General
de Calidad Ambiental
MARIANO MARTÍNEZ CEPA

Resolución de 10-11-2004, de la Dirección General de Calidad Ambiental, sobre la declaración de impacto ambiental del proyecto denominado: Acondicionamiento de la carretera CM-2000, del PK 0,000 al PK 23,300. Tramo: Intersección CM-310 – Intersección CM-2017 (Cuenca), cuyo promotor es la Dirección General de Carreteras y Transportes de la Consejería de Obras Públicas de Castilla-La Mancha.

La Ley 5/99, de 8 de abril, de Evaluación de Impacto Ambiental y el Decreto

178/2002, de 17 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento que la desarrolla, 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 del citado Reglamento.

Con fecha 14 de noviembre de 2002, tiene entrada en la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente, la solicitud de inicio del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental del citado proyecto.

Con fecha 3 de diciembre de 2002, se inicia el trámite de consultas previas, en relación con el impacto ambiental del proyecto, a las personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas por su ejecución, remitiendo el resultado de las consultas al promotor para que sean tenidas en cuenta en la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental.

Con fecha 31 de octubre de 2003, tiene entrada en la Consejería de Medio Ambiente el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto "Acondicionamiento de la carretera CM-2000, del PK 0,000 al PK 23,300. Tramo: Intersección CM-310 – Intersección CM-2017 (Cuenca)", publicándose con fecha 30 de julio de 2004 en el DOCM núm. 137 la Resolución de 19-07-2004, de la Dirección General de Calidad Ambiental, por la que se ordena la publicación del anuncio sobre apertura del plazo de información pública del estudio de impacto ambiental del citado proyecto.

Cumplido el plazo de información pública, no se han recibido alegaciones en relación con el Estudio de Impacto Ambiental.

En consecuencia, esta Dirección General de Calidad Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Decreto 93/2004, de 11 de mayo, por el que se establece la Estructura Orgánica y las Competencias de los distintos órganos de la Consejería de Medio Ambiente y el Decreto 178/2002 que desarrolla la Ley 5/1999 de 8 de abril, de Evaluación de Impacto Ambiental, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental.

Examinada la documentación presentada y visitada la zona de actuación, esta Dirección General de Calidad

Ambiental considera ambientalmente viable el proyecto de acondicionamiento propuesto en el Estudio de Impacto Ambiental. En consecuencia, el Proyecto de Construcción que desarrolle la solución de trazado elegida, deberá observar las recomendaciones y medidas preventivas y correctoras contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental además de las recogidas en la presente Resolución, con el fin de asegurar la viabilidad ambiental de la solución al proyecto.

En el caso de que existiera contradicción entre lo estipulado en el Estudio de Impacto Ambiental y en la presente Resolución, prevalecerá lo dispuesto en esta última siempre que no se modifiquen las condiciones ambientales.

Primera.- Descripción del Proyecto.

El proyecto consiste en el acondicionamiento de la carretera actual en el tramo comprendido entre las intersecciones de las carreteras CM-310 y CM-2017. Las características de dicha carretera vienen definidas por los siguientes parámetros:

- Velocidad de proyecto: 80 Km/h

- Sección tipo 7/8 con arcenes de 0,5 metros.

- El volumen de tierras de préstamos a aportar asciende a 156.820 m³ además de 278.677 m³ provenientes de la excavación. Se considera un volumen de desmontes de 370.378 m³. Ante esta situación serán necesarios vertederos y préstamos que se ubicarán en zonas de cultivo.

- Se ha estudiado un único corredor proponiéndose en 4 tramos varios trazados alternativos. Igualmente se proyectó una variante en la población de Moncalvillo de Huete, desechándose, finalmente, por la mejora de la travesía de esta localidad.

Segunda.- Respecto al Estudio de Alternativas

Tramo 1. Trazado comprendido entre P.K. 6+300 – 8+300

Se considera que, si bien, la alternativa 3 es la más acertada frente a las otras dos alternativas presentadas, esta modificación escogida debería, en el tramo P.K. 7+100-7+200, replantearse, en coordinación con la Delegación Provincial de Medio Ambiente de Cuenca, para no afectar al escarpe natural.