

11572 RESOLUCIÓN de 24 de mayo de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto de la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Extremadura, tramo Cáceres-Mérida, promovido por la Dirección General de Ferrocarriles.

1. *Objeto, localización y justificación del proyecto. Promotor y órgano sustantivo.*—El estudio informativo tiene por objeto diseñar el trazado ferroviario de alta velocidad desde Cáceres hasta Mérida según el Real Decreto 1191/2000, de 23 de julio, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de alta velocidad formando parte del Programa de Infraestructuras Ferroviarias 2000-2007.

Dicho trazado discurre por los términos municipales de Cáceres, Carmonita y Mérida dentro de las provincias de Cáceres y Badajoz en la Comunidad Autónoma de Extremadura.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

2. *Tramitación de evaluación de impacto ambiental.*—El proyecto está incluido en el Anexo I, Grupo 6 «Proyectos de infraestructuras», apartado b «Construcción de líneas de ferrocarril para tráfico de largo recorrido» de la Ley 6/2001, de Evaluación de Impacto Ambiental.

La tramitación se inició con fecha 18 de marzo de 2002, momento en que se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente (DGCyEA) la memoria-resumen procedente de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

A continuación se inicia el trámite de consultas previas. Trascorrido el plazo, con fecha 10 de julio de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Ferrocarriles las respuestas recibidas a las consultas efectuadas.

El inicio del trámite de información pública del estudio informativo y estudio de impacto ambiental se publicó en el Boletín Oficial del Estado de 18 de enero de 2003. Trascorrido el plazo de información pública, con fecha 2 de diciembre de 2003, tiene entrada en la DGCyEA el escrito de notificación procedente de la Dirección General de Ferrocarriles, en el que se adjunta la documentación generada en dicho trámite. Se han recibido alegaciones de 12 organismos en relación con el estudio de impacto ambiental.

La DGCyEA solicita en oficio de 16 de mayo de 2005 a la Dirección General de Ferrocarriles información complementaria al estudio de impacto ambiental, la cual llega con fecha de 25 de octubre del 2005. Los aspectos más relevantes y medidas de integración recogidas y asumidas por el promotor en la citada documentación adicional se han integrado en el cuerpo de la Declaración. En ese mismo oficio se solicitaba que se adjuntase informe de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Extremadura sobre la afección de la infraestructura proyectada. Los informes de la Consejería de la Junta de Extremadura se reciben en la DGCyEA el 28 de febrero, 17 de marzo y 4 de abril del 2006.

Con fecha 24 de febrero la Dirección General de Ferrocarriles envía un escrito en el que considera necesario acotar el alcance de la Declaración de Impacto Ambiental de modo que comprenda la línea entre los pp.kk. 4+000 y 45+000, señalando que para la conexión con Mérida se está elaborando un nuevo estudio de alternativas y un nuevo estudio de impacto ambiental.

En mayo de 2005 se recibe informe de la Dirección General para la Biodiversidad en el que expone una serie de medidas para la minimización del impacto en los espacios de la Red Natura 2000.

3. Descripción del proyecto.

Antecedentes:

El proyecto originalmente abarcaba una longitud total de 75 kilómetros y discurría por los términos municipales de Cáceres, Carmonita, Mérida y Esparragalejo. El trazado constaba de 2 partes fundamentalmente:

1. Línea directa de doble vía a Badajoz. Del p.k. 4+000 situado al sur de la ciudad de Cáceres hasta el p.k. 58+884 en las proximidades de la desembocadura del río Aljucén en el Guadiana.

2. By-pass pasante por la estación actual de Mérida. Con inicio en el p.k. 52+000, cruzaba el río Aljucén y pasaba bajo la autovía de la Plata y sobre la autovía de Extremadura. La longitud total del by-pass pasante por la estación de Mérida era de aproximadamente 20 kilómetros.

Eje 1. Sentido Mérida – Cáceres de 16,6 km de longitud.

Eje 2. Sentido Cáceres – Mérida de 4,1 km de longitud.

La Dirección General de Ferrocarriles consideró necesario extraer del presente proyecto los dos ejes pertenecientes al by-pass por la problemática que suponen con respecto al Patrimonio Cultural en el entorno de la ciudad de Mérida, así como limitar la declaración de impacto ambiental desde el origen de la línea en el p.k. 4+000 hasta el p.k. 45+000, desde donde podría arrancar la futura variante de llegada a Mérida.

Descripción técnica del proyecto definitivo

El trazado objeto de esta declaración tiene una longitud total de 41 kilómetros. Los parámetros de trazado adoptados han sido los correspondientes a una línea de alta velocidad diseñada para circular a 300 km/h, con un radio mínimo en planta de 7.250 m, un ancho de vía de 1,435 m y una pendiente máxima de 25 mm/m en doble vía.

El proyecto consta de:

1. Línea directa a Badajoz de doble vía. Se inicia en el p.k. 4+000 a 4 kilómetros de la actual estación de Cáceres y cercano a la EX-100, hasta el p.k. 45+000 próximo a la estación de ferrocarril de Carrascalejo.

2. PAET (Puesto de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes) entre los p.p.k.k. 22+300 y el 24+900 en el término de Cáceres, al sur de la estación de Aldea del Cano.

3. Dos acometidas de 220 kV y 16 km de longitud, localizadas una de ellas al norte del trazado cerca de la ciudad de Cáceres y la otra próxima al final del tramo al este del trazado y al norte de la ciudad de Mérida.

4. En cuanto a estructuras se prevén las siguientes:

Número Túneles	Número Puentes	Número Pasos Superiores	Número Pasos Inferiores	Número Obras de Drenaje
1	3	16	7	38

4. *Factores ambientales relevantes del entorno del proyecto.*—Los valores más relevantes del medio con los que interacciona el proyecto son los relativos a:

Espacios naturales, vegetación y fauna asociada:

ZEPA ES000422 «Colonias de cernícalo primilla de la ciudad monumental de Cáceres» Situada en el interior de la población de Cáceres.

ZEPA ES0000428 «Colonias de cernícalo primilla de Casas de Enjara». Estas colonias utilizan construcciones rurales para su cobijo y nidificación, y los espacios abiertos de los llanos para el acopio de alimento.

ZEPA ES0000071 «Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes». Agrosistema (mayoritariamente labor intensiva de cereal-pastizal-barbecho) de gran riqueza y diversidad faunística que cuenta con una de las mayores concentraciones de aves esteparias de España. En conjunto hay más de 100 especies de aves, de las cuales 11 están recogidas en la Directiva 79/409/CEE y 4 de ellas solo se reproducen en territorio español. Las más valiosas son: avutarda, sisón, ortega, ganga, canastera, águila imperial ibérica, aguilucho cenizo, cernícalo primilla, alcaraván, milano negro y real, cogujada, y cigüeña negra. Todas estas especies utilizan estos llanos como zona de uso intensivo, de cortejo y apareamiento, de cría, de invernada, comedero, etc. Destaca también, entre otros, lobo, nutria, lagarto ocelado, sapo de espuelas, etc.

LIC y ZEPA ES0000070 «Sierra de San Pedro». Pequeñas sierras sobre granitos pizarrales que conservan enclaves de vegetación próximos a los originales, que en ella corresponden a los alcornoques. Los terrenos están poblados por un denso matorral de jaras, quejigos y brezos, y bosque mediterráneo de *Quercus rotundifolia* y *Quercus suber*. Por su indudable valor resalta sobre el resto de fauna la potencial presencia de lince ibérico, además esta zona sensible tiene un importante elenco de aves como son el águila imperial ibérica, águila real, buitre negro, buitre leonado, búho real, alimoche, águila calzada, águila perdicera, cigüeña negra, y varias especies de ardeidas ente otras. Este enclave aloja también otras especies de interés como lobo, nutria, ciervo, jabalí, liebre, etc.

LIC ES4310048 «Corredor del Lácara». Importante corredor ecológico entre la Sierra de San Pedro y Cornalvo. Comprende a los ríos Lácara y su afluente arroyo del Valle de las Ventas, destacan los bosques de ribera de fresnos y los bosques de quercíneas adhesados. Cabe destacar la presencia de martín pescador y nutria como vertebrados más sobresalientes.

ZEPA ES0000395 «Charca la vega del Machal». Este humedal acoge ornitofauna acuática de importancia internacional según los criterios del Convenio Ramsar.

LIC ES4310017 «Río Aljucén Bajo». Núcleo de concentración de ardeidas en su desembocadura junto al Embalse de Montijo, también hay presencia de nutria.

Parque Natural, LIC y ZEPA ES0000069 «Embalse de Cornalvo y Sierra Bermeja». Forma parte de las estribaciones de la Sierra de Montánchez, centralizado alrededor del Embalse de Cornalvo y Sierra Bermeja. La vegetación es la típica mediterránea, predominando las dehesas de enci-

nas y de alcornoques. En este área de la Red Natura 2000 se han inventariado 249 especies de vertebrados, dentro de las cuales destaca la cigüeña negra, buitre negro, buitre leonado, águila calzada, águila culebrera, aguilucho cenizo, búho real, halcón abejero, aves acuáticas, especies cinegéticas, gato montés, nutria, jarabugo, sapo partero, etc.

Áreas de Gran Importancia Ambiental. Hay cinco: «Área de máxima querencia para la avutarda de Los Llanos de la Ayuela» dentro de la cual se encuentran dos «lek»; «Área de concentraciones premigratorias de la cigüeña negra del río Ayuela y Charcas de Mayorazgo»; «Área de alimentación del águila imperial ibérica» en la que también hay buitre negro, y otras rapaces; «Desembocadura del río Aljucén» y «Zona próxima al Puerto de Las Herrerías» con ungulados cinegéticos y posiblemente lince ibérico.

Patrimonio cultural:

Vías pecuarias. En el territorio de estudio existen 10 vías pecuarias en el entorno de actuación destacando la Cañada Real de El Casar, Cañada Real del Puerto El Pico y Mirabete.

Patrimonio cultural. Los datos sobre patrimonio cultural se ha obtenido de las Cartas Arqueológicas de los ayuntamientos implicados en el ámbito de estudio, la oficina de gestión Alba Plata, del Plan Especial del Conjunto Histórico-Arqueológico de Mérida (PECHAM) y la Revisión del Plan General del Conjunto Histórico Arqueológico. El estudio de impacto ambiental utiliza la información de estudios arqueológicos de otros proyectos previos de la empresa ARQUEPEC S.L. Clasifica la zona abarcada por el trazado y su banda de influencia en zonas de actuación según el PECHAM y se les asigna niveles de protección. Del total de yacimientos catalogados solo el 40 % se ha podido ubicar en la cartografía. En la zona de estudio destacan las villas romanas, molinos, presas, calzadas, asentamientos, entre otros, de época romana en su mayoría.

5. Tratamiento del análisis de alternativas. Selección de alternativa.

En la memoria-resumen se definen 7 corredores con el recorrido completo:

CM-01: Es el corredor ubicado más al oeste y discurre en su primer tramo paralelo a la carretera EX-100 y más tarde cercano a la línea de FFCC Cáceres-Aljucén.

CM-02: Es el corredor situado más al este, en su primer tramo se adapta al corredor de la línea existente, discurre luego por el corredor de la Autovía de la Plata hasta Mérida.

CM-03: Es un corredor que conecta por el centro (corredor de la vía actual) los pasillos CM-02 y CM-01.

CM-04: Es un corredor de conexión central entre CM-01 y CM-02 cruzando de oeste a este el actual ferrocarril.

CM-05: Conecta a CM-01 con CM-02 al norte del embalse de Proserpina.

CM-06: Discurre al norte de Mérida y conecta CM-01 con CM-02.

CM-07: Conecta CM-01 con CM-02 al oeste de Mérida por el corredor del río Guadiana.

Los corredores discurren íntegramente por la Comunidad Autónoma de Extremadura en sus dos provincias (Cáceres y Badajoz).

Una vez finalizado el trámite de consultas previas se determina que la traza discurre por CM-02 en la salida de Cáceres, y continúe por los corredores CM-03 y CM-01, siempre paralela a la actual línea de ferrocarril Aljucén-Cáceres hasta llegar al oeste de Mérida. Se elige este trazado argumentando que es el que más se aproxima al ferrocarril, recalando que así no se añaden más barreras a las ya existentes.

Dentro del corredor final elegido se plantean dos alternativas del trazado. Estas alternativas son coincidentes excepto en las proximidades del río Salor, donde el trazado en planta presenta radios ligeramente distintos y que la alternativa B es 10 m más larga que la A.

El estudio informativo adjunta un análisis multicriterio de estas alternativas. Para obtener la solución óptima se han considerado tres fases, ordenadas y selectivas a distintas escalas (1:50.000, 1:20.000, 1:5.000). Se compararon las alternativas posibles, descartando las más desfavorables teniendo en cuenta los conceptos de trazado, tiempos de recorrido, geología, geotécnica, hidrología, drenaje, túneles, puentes, localización de estaciones, impacto ambiental y presupuesto. Como consecuencia del análisis finalmente se determina que es más favorable la elección de la alternativa A.

Para el abastecimiento energético se tienen en cuenta en la elección de las soluciones adoptadas una serie de criterios que acotan las alternativas viables ambientalmente:

Discurrir a la mayor distancia posible de los núcleos de población existentes.

Discurrir por las zonas de menor valor ecológico, evitando esencialmente las masas vegetales de mayor valor natural y ecológico.

Evitar las proximidades de los elementos de Patrimonio Histórico-Artístico.

La acometida 1 (localizada en el entorno de la ciudad de Mérida) en la fase de alternativas se desplaza hacia el norte para evitar una zona cerealista utilizada por aproximadamente una centena de aves esteparias. La acometida 2 (ubicada en el entorno de la ciudad de Cáceres) no pasa por ningún espacio protegido, pero por la cercanía a ellos contempla, al igual que la anterior, medidas correctoras de tipo salvapájaros y disuasorias (ver croquis adjunto a la presente Declaración).

6. Consultas previas.

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación de Gobierno en Extremadura	X
Subdelegación de Gobierno en Cáceres	X
Subdelegación de Gobierno en Badajoz	X
Diputación Provincial de Cáceres	X
Diputación Provincial de Badajoz	X
Confederación Hidrográfica del Guadiana	X
Ayuntamiento de Montánchez	-
Ayuntamiento de Aljucén	-
Ayuntamiento de Esparragalejo	-
Ayuntamiento de Alcúscar	-
Instituto Geológico y Minero de España	-
Ayuntamiento de Mérida	-
Instituto universitario de estudios de desarrollo regional	-
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X
Greenpeace	-
ADENA	-
Sociedad Conservación vertebrados	-
Asociación para la defensa de la naturaleza «Vettonia»	-
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero	-
Coordinadora de organizaciones de agricultores y ganaderos	-
CEPA	-
D. G. de Medio Ambiente (Junta de Extremadura)	X
D. G. de Patrimonio Cultural (Junta de Extremadura)	X
D. G. de Infraestructuras Junta de (Junta de Extremadura)	-
D. G. de Estructuras Agrarias (Junta de Extremadura)	X
D. G. de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente	-
Confederación Hidrográfica del Tajo	X
Ayuntamiento Casas de Don Antonio	-
Ayuntamiento de Carrascalejo	-
Ayuntamiento de Carmonita	-
Ayuntamiento de Aldea del Cano	X
Ayuntamiento de Cáceres	X
RENFE	X
Facultad de Ciencias de Badajoz	X
SEO/Birdlife	X
Ecologistas en Acción Extremadura	X
ADENEX	X
Grupo Extremeño de Amigos de la Naturaleza	-
Fondo Patrimonio Natural de Europa	-
Asociación Amigos de la Vía de la Plata	-
FAT	-
CASE	-

Un resumen de las principales sugerencias a tener en cuenta en el estudio de impacto ambiental obtenidas en las respuestas recibidas es el siguiente:

Afección a espacios protegidos y taxones de la Directiva Hábitats. Las infraestructuras lineales podrían afectar a las zonas sensibles y espacios naturales del entorno de la actuación (ZEPA «Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes», LIC y ZEPA «Sierra de San Pedro», LIC «Corredor del Lácar», LIC «Río Aljucén Alto», LIC «Río Aljucén Bajo», Parque Natural, LIC y ZEPA «Embalse de Cornalvo y Sierra Bermeja», etc).

Afecciones al patrimonio cultural. Posibles afecciones debidas al movimiento de tierras y tránsito de maquinaria que producirá afecciones en el entorno de la vía de la Plata y en la entrada a la ciudad de Mérida, la cual alberga conjuntos patrimoniales, entre los que destaca el arqueológico, declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en el año 1993. De igual manera preocupa la posible afección del trazado a las vías pecuarias.

Efecto barrera. Las opciones de trazado podrían suponer una barrera física y ecológica, ya que las zonas por donde se proyecta el trazado constituyen corredores de fauna (transición entre zonas de estepas cerealistas

con terrenos adhesionados y terrazas fluviales) o bien atraviesan Áreas de Importancia para las Aves (IBAs) y Lugares de Importancia Comunitaria.

Afección a la fauna. La zona de estudio afecta a un total de 4 Áreas de Importancia para las Aves (IBAs). IBA 287 «Sierra de Montánchez – Embalse de Cornalvo» IBA 288 «Mérida – Embalse de Montijo» IBA 291 «Sierra de San Pedro» IBA 295 «Llanos de Cáceres y Trujillo – Aldea del Cano» donde nidifican, se alimentan, y realizan concentraciones postnupciales varias especies. Entre ellas destacan el águila imperial ibérica, águila perdicera, águila real, cigüeña negra y aves esteparias.

Afección a la hidrología. Posibilidad de afección a los cauces interceptados por la línea ferroviaria. Caso de producirse, requerirán una restitución a su estado previo, así como la aplicación de medidas preventivas y correctoras.

7. *Principales alegaciones durante la información pública.*—El estudio informativo y estudio de impacto ambiental de la línea ferroviaria de alta velocidad en el tramo Cáceres-Mérida fue sometido al trámite de información pública en el Boletín Oficial del Estado de 18 de enero de 2003. Se recibieron alegaciones de 12 organismos. A continuación se resumen las más destacadas, así como los participantes y las respuestas del promotor:

Ayuntamiento de Cáceres.—Destaca el efecto barrera que producen estas infraestructuras y alegan que el trazado de la línea de alta velocidad debería aproximarse al de la Autovía de la Plata A-66. Plantean una ubicación preferente de la nueva estación de Cáceres y recalcan el que se preste especial atención al suelo no urbanizable de especial protección perteneciente a los Llanos de Cáceres, Dehesas y Sierra de San Pedro, vías pecuarias y caminos públicos, y el paso por yacimientos arqueológicos.

Respuesta del promotor:

La ubicación de la estación de Cáceres está pendiente de definición por parte del Fomento y la Junta de Extremadura. En el estudio arqueológico se incluyen las medidas preventivas y correctoras necesarias. En los proyectos constructivos correspondientes se definirá con exactitud el cerramiento de la línea y la reposición de vías.

Ayuntamiento de Mérida.—Destacan la importancia de la ciudad y alegan que parte del proyecto contraviene las determinaciones del PGOU de Mérida. Añade información sobre la dificultad de la resolución técnica del proyecto constructivo dada la proximidad de restos arqueológicos (como el circo romano, la Vía de la Plata y el Acueducto de los Milagros). También se incluyen una serie de consideraciones a tener en cuenta como son las referentes a permitir el crecimiento de la ciudad, la reutilización de las vías en desuso como pasillo verde, potenciar Mérida como nudo de comunicaciones, etc.

Respuesta del promotor:

El trazado evita la afección a los yacimientos destacados en la alegación y asegura la no afección a ningún otro de los inventariados, debido a que se definirán las medidas preventivas y correctoras adecuadas. Consideran que la solución propuesta contribuye a la modernización de la ciudad y su accesibilidad.

Consejería de Vivienda, Urbanismo y Transportes de la Junta de Extremadura. Pide que se estudien más alternativas de acceso a Mérida. Hacen hincapié en evitar el efecto barrera en la ciudad, el impacto visual, y el acústico, así como poner un cuidado especial en las afecciones a los yacimientos arqueológicos.

Respuesta del promotor:

La solución que propone esta Consejería fue evaluada en el Estudio Informativo y descartada bajo todos los criterios técnicos, económicos y medioambientales. Resumen todas las alternativas de acceso a Mérida que han considerado. Finalmente recalcan que no se añaden más barreras de las ya existentes, que la afección visual y acústica no aumenta por desarrollarse en zonas donde ya hay infraestructuras ferroviarias y la afección al patrimonio está contemplada en el Estudio Informativo.

Ecologistas en Acción de Extremadura.—Redactan una descripción y valoración de los impactos (efecto barrera, afección a geomorfología, suelos, hidrología, vegetación y fauna, etc) y definen determinadas medidas correctoras.

Respuesta del promotor:

Se destaca que en el estudio informativo se han tenido en cuenta todos los puntos destacados en esta alegación y que se han diseñado las medidas preventivas y correctoras necesarias para evitar o mitigar dichos impactos.

8. *Resultado de la participación de las Administraciones Públicas afectadas con responsabilidades ambientales.*—La Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura informa en escritos

del 28 de febrero, 17 de marzo y 4 de abril de 2006 su conformidad con el proyecto. Estos informes van concretando cada vez a mayor nivel de detalle que no causará perjuicio a la integridad de los lugares de la Red Natura 2000 del entorno del trazado, apoyándose en informe del Director Técnico de la ZEPAs «Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes» y «Sierra de San Pedro», y siempre que se cumplan las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental, las requeridas en el informe, así como cuantas medidas adicionales se establezcan en la Declaración de Impacto Ambiental. Las medidas que solicita esta Consejería se han incorporado en el cuerpo de la presente Declaración en cada uno de los apartados del punto 9 «Integración del proceso de evaluación. Impactos y medidas correctoras». Cabe destacar que el promotor se compromete a diseñar las medidas de protección adicional que la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura estime convenientes, en coordinación con los responsables de los espacios protegidos que rodean el área de actuación.

En mayo de 2005 se recibe informe de la Dirección General para la Biodiversidad en el que adjuntan una serie de condiciones necesarias para garantizar la minimización del impacto hasta un nivel que no sea considerado significativo para la Red Natura 2000. Estas medidas se han incorporado en el cuerpo de la presente Declaración en cada uno de los apartados del punto 9 «Integración del proceso de evaluación. Impactos y medidas correctoras».

9. *Integración del proceso de evaluación. Impactos y medidas correctoras.*—Analizados los elementos que se han puesto en juego en el proceso de evaluación ambiental, para lo que se ha tenido en cuenta el estudio de impacto ambiental, redactado con los criterios y valoraciones expresadas por el promotor, las alegaciones realizadas durante la consulta pública, la información complementaria requerida del promotor, así como los informes de la Junta de Extremadura, se determinan a continuación los elementos clave del proceso:

1. Afección a espacios protegidos y taxones de vegetación de la Directiva Hábitats.

El trazado de la línea de alta velocidad atraviesa entre su p.k. 4+500 y 17+900 la ZEPA «Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes» y el LIC «Corredor del Lácar» entre los pp.pk. 44+000 y 44+500. Discurre por distintos hábitats de interés comunitario: de carácter prioritario con código 6220 «Zonas subestépicas de gramíneas y anuales –Thero-brachypodietea-», 6310 «Dehesas de Quercus suber y/o Quercus ilex», y 9330 «Bosques de Quercus suber». Además cabe reseñar, por estar citados en la zona del Aljucén Bajo, dos especies de narciso, como taxones del anexo II de la citada Directiva, y la existencia de poblaciones de la orquídea Serapias perez-chiscanoii «en peligro de extinción» según el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura (Decreto 37/2001, de 6 de Marzo del 2001).

Las nuevas acometidas de 220 kV proyectadas tienen ambas 16 kilómetros de longitud y están localizadas una de ellas al norte del trazado cerca de la ciudad de Cáceres y la otra próxima al final del tramo al este del trazado y al norte de la ciudad de Mérida.

La acometida 1 atraviesa el LIC «Río Aljucén Bajo» y hábitats de interés comunitario (uno de carácter prioritario con código 6220 «Zonas subestépicas de gramíneas y anuales –Thero-brachypodietea-» y «Dehesas de Quercus suber y/o Quercus ilex» con código 6310). A su vez limita con el borde norte, a menos de 500 m, de una zona cartografiada como de uso intensivo de avifauna esteparia (avutardas fundamentalmente).

La acometida 2 enlaza con el trazado en su comienzo al este de la ciudad de Cáceres. No cruza ningún espacio protegido de la Red Natura 2000, atraviesa un hábitat prioritario de interés comunitario con código 6220 «Zonas subestépicas de gramíneas y anuales –Thero-brachypodietea-». Al lado oeste de la línea quedan a medio kilómetro aproximadamente dos zonas de colonias de cernícalo primilla.

En relación con la protección de la vegetación el promotor asume que en aquellos lugares en los que existan hábitats protegidos por la Directiva 92/43/CEE, así como en las teselas de vegetación identificadas se evitará la ubicación de instalaciones de obra, préstamos, vertederos, etc. Con el fin de minimizar la superficie alterada se replantearán y señalarán los límites de las zonas de actuación. Previo al inicio de las obras se instalarán protecciones en los ejemplares arbóreos o grupos de ellos de especies de elevada edad, gran porte y buen estado sanitario que corran riesgo por su proximidad a la obra en la totalidad del trazado.

La afección del trazado en la zona de orquídeas del entorno del río Aljucén en su tramo bajo se valora en el estudio de impacto ambiental como severa para un taxón de efectivos poco numerosos. Por tanto, el promotor considera necesario adoptar medidas correctoras y realizar un estudio específico de dichas poblaciones. El estudio sobre la distribución de esta orquídea «en peligro de extinción» lo realizará una entidad especializada en la materia e independiente al promotor. Además, se contará con un experto botánico a pie de obra que controle las afecciones por el movimiento de maquinaria, depósito de materiales, etc durante la reali-

zación de los trabajos la zona cartografiada como susceptible de albergar esta especie. En función de los resultados del estudio, el promotor considera la posibilidad de realizar ajustes en el trazado hacia el oeste para evitar la afección a este endemismo del valle del Guadiana, a su paso por la provincia de Badajoz. Como medida precautoria sería conveniente que, a priori, el tránsito de maquinaria, en esta zona del final del trazado objeto de declaración, se restringa al área que estrictamente ocupa la traza y sus caminos auxiliares. La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura solicita, en su escrito de 17 de marzo de 2006, la translocación de ejemplares de orquídeas que vayan a ser afectados, así como su replantación en parcelas donde tengan asegurada su conservación.

El cruce del LIC «Corredor del Lácara» está previsto mediante una obra de drenaje, al oeste del cruce de la vía férrea convencional actualmente existente. Siempre que sea técnicamente viable se realizará dicho cruce mediante un viaducto, que mantenga en buen estado de conservación del cauce y su esencial función como corredor ecológico. La longitud y altura del viaducto proyectado permitirá la conservación bajo la estructura de un mínimo de 10 metros de vegetación ribereña en ambos márgenes del curso fluvial y que garantizará la conservación del lecho natural del río y de sus márgenes. Si resultara técnicamente posible, se diseñará el nuevo cruce en el mismo punto por el que discurre el actual ferrocarril.

La instalación de los apoyos de las líneas eléctricas cuenta con una serie de acciones preventivas y correctoras específicas. El promotor se compromete a seguir medidas cautelares siguiendo códigos de buenas prácticas, reduciendo la corta al máximo en las zonas de arbolado autóctono. Con el fin de respetar lo máximo posible la vegetación se contemplan varias medidas como la sobre-elevación de los apoyos, aplicación de tratamientos selvícolas de poda y control de la altura bajo los cables, etc en las zonas de pinar, encinar y alcornoqueal que atraviesa, de forma que las copas queden suficientemente superadas sin necesidad de cortar ningún ejemplar. En caso de que sea necesaria la corta de ejemplares se realizará de forma selectiva, procediendo a la rehabilitación de los daños efectuados sobre las propiedades durante la ejecución de los trabajos, o indemnizando económicamente según acuerdos con los dueños o gestores del monte. En zonas de elevada pendiente se utilizarán apoyos con patas desiguales que se adapten al terreno sin necesidad de realizar movimientos de tierra o explanaciones de importancia. El promotor se compromete a realizar un estudio de la distribución de los apoyos de forma que se busque la localización de menor incidencia visual. Asimismo, se realizará también un estudio particularizado de los trazados de los accesos, acometiendo variantes viables con objeto de preservar el arbolado, nidos de especies protegidas, etc. En aquellos casos que se prevean daños sobre la vegetación, las primeras fases del tendido se realizarán de forma manual, vigilando en todos los casos que se utilicen métodos que no dañen la vegetación arbórea.

Antes de la obra se realizará también un plan de prevención y extinción de incendios de acuerdo a la normativa estatal y autonómica.

2. Afecciones al patrimonio cultural.

Del total de los yacimientos catalogados en las Cartas Arqueológicas, sólo un 40 % se han podido ubicar en la cartografía. Debido a esta insuficiente información se solicita documentación adicional al respecto. En dicha documentación se adjunta informe técnico, con fecha de 23 de agosto de 2005, de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura de la Junta de Extremadura en el que se pronuncia sobre los yacimientos afectados en el entorno de Mérida. En consecuencia exige con carácter previo a la ejecución del proyecto la determinación en extensión de la afección a los restos arqueológicos durante el primer desbroce de la traza y su posterior excavación integral, además del estudio y documentación de los bienes inmuebles localizados durante el proceso de excavación.

En concreto especifica que, con objeto de evaluar de forma concreta el grado de afección al Patrimonio Arqueológico, tanto del ya conocido como del no detectado, el Estudio definitivo deberá incluir:

a) Con carácter previo a la ejecución del proyecto:

Prospección arqueológica intensiva por técnicos especializados en toda la traza. El equipo encargado de realizar este trabajo deberá contar con los especialistas exigidos y supervisados por la Dirección General de Patrimonio. Del informe emitido a raíz de estas intervenciones la Dirección General de Patrimonio determinará las medidas correctoras pertinentes que establecerán la conservación de los restos como criterio básico.

Respecto al trazado de la Calzada romana de la Plata, incoada como Bien de Interés Cultural, como del resto de calzadas romanas que pudieran detectarse, se actuará en todo momento teniendo en cuenta que tanto su recorrido como sus parámetros físicos (construcción, estructura, anchura de trazado, etc) deberán ser respetados en su integridad.

b) Durante la fase de ejecución del proyecto:

Control y seguimiento arqueológico por parte de técnicos cualificados de todos los movimientos de tierra en cotas bajo rasante natural que conlleve la ejecución del proyecto de referencia. El control arqueológico se hará extensivo a todas las obras de construcción, instalaciones auxiliares, redes de abastecimiento, desbroces, replantes, saneamientos, trazados de colectores, zonas de acopios, caminos de tránsito y todas aquellas otras actuaciones que derivadas de la obra generen los citados movimientos de tierra en cotas bajo rasante natural.

La reposición de los tramos de vías pecuarias, que se vean interrumpidos por el trazado y el mantenimiento del paso por ellos durante la fase de obras, viene detallada en la información adicional. Dichas reposiciones seguirán las pautas marcadas al efecto por la Consejería de Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura y serán sometidas a aprobación por este organismo. En todo caso se seguirán las indicaciones de la Ley 3/1995 de 23 de marzo de Vías Pecuarias, y el Decreto 49/2000 de 8 de marzo por el que se establece el Reglamento de Vías Pecuarias en la Comunidad Autónoma de Extremadura. En general, los criterios para la reposición de las vías pecuarias afectadas serán los siguientes:

Realización del paso correspondiente a la reposición del trazado de la vía pecuaria en el mismo punto en que dicha vía pecuaria queda interceptada o lo mas próximo a él.

Los pasos serán específicos para el tránsito ganadero y estarán adaptados al efecto.

Se dará la amplitud (anchura y gálibo) suficientes para el tránsito ganadero.

3. Efecto barrera.

Las opciones de trazado podrían suponer una barrera física y ecológica. Para paliar este impacto se proyectan para el trazado objeto de esta declaración los siguientes pasos de fauna:

Los puentes sobre los ríos Salor y Ayuela, y sobre la Autovía de la Plata.

Tratamiento de pasos inferiores para caminos, poco transitados por vehículos, que puedan ser utilizados por vertebrados poco recelosos a la presencia humana.

34 obras de drenaje de 2 x 2,25 m en los pp.kk. 4+7, 5+1, 5+5, 6+2, 7+2, 7+9, 9+3, 10+8, 11+7, 13+6, 16+1, 17+3, 17+7, 20+6, 21+4, 25+1, 25+8, 26+3, 27+3, 30+1, 30+5, 31+1, 31+6, 32+4, 32+8, 33+7, 34+3, 34+8, 36+6, 37+5, 38+1, 38+8, 40+1, 43+4, y 4 obras de drenaje consistentes en 2 marcos de 2,50 x 2,25 m en los pp.kk. 14+3, 17+8, 28+5, 44+3 adecuadas para el paso de fauna.

Se adecuarán y sobredimensionarán como pasos de fauna todas aquellas obras de fábrica proyectadas que sean necesarias para cumplir las siguientes premisas:

Para grandes mamíferos: 1 paso de fauna al menos cada kilómetro en las áreas de sensibilidad faunística y corredores faunísticos (las zonas identificadas como corredores que atraviesan el trazado de la línea de alta velocidad son: la zona que une la Sierra de San Pedro con la Sierra de Montánchez por las inmediaciones en torno al Puerto de las Herrerías, El Carrascalejo, el entorno del Parque Natural de Cornalvo, y el corredor entre la Sierra Bermeja y la cuenca alta del río Lácara y Sierra de San Pedro). Por lo tanto, se diseñarán e instalarán entre los p.k. 24+000 y 34+000 pasos superiores de fauna o «ecoductos» destinados especialmente a ungulados y carnívoros. Sus dimensiones, número, tipología constructiva, y características de la revegetación del paso y accesos se diseñarán en coordinación con la administración gestora de este espacio.

Para micromamíferos: 1 paso de fauna cada 3 kilómetros (a lo largo de todo el recorrido) como mínimo.

Con carácter general deberá existir un paso amplio (de 7 x 3 m, o pasos superiores de al menos 7 m de anchura siempre que sean caminos o carreteras locales) apto para la fauna al menos cada 3 kilómetros.

Por lo tanto, siguiendo estas recomendaciones, se considera conveniente la adecuación y sobredimensionamiento como pasos de fauna de todas aquellas obras de fábrica proyectadas que sean necesarias para alcanzar estos objetivos.

Se coordinará la localización de las obras de drenaje con las de la autovía de la Plata, en caso de que existan corredores biológicos entre estas dos infraestructuras, con el fin de conectar lo máximo posible la barrera física que supone la confluencia de trazados en la zona.

Dichos pasos de fauna se adecuarán para que sean atractivos para los animales y cumplan su función, para ello la información adicional recoge una serie de recomendaciones basadas en estudios del CEDEX (Centro de Estudios Experimentales de Obras Públicas) del tipo dimensionamiento adecuado a la fauna que vaya a utilizarlos, revegetación de las embocaduras, tipos de materiales apropiados, rampas y paredes rugosas, pasarelas internas que salven el drenaje, etc. Además, se coordinará el diseño y ubicación de dichas obras de fábrica, y puentes con la instalación del cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura, que a su vez

deberá ser continuo y servir para dirigir la fauna hacia los pasos diseñados.

El acceso y la adecuación de los pasos de fauna además, tendrá un seguimiento específico para verificar que la vegetación prospera, no se producen descarnes o acumulaciones de tierra que dificulten los recorridos de fauna y que, en definitiva, sean utilizados por la fauna de forma efectiva.

La Sierra de San Pedro está catalogada como área de importancia y área favorable para el lince, núcleo reproductor para el águila imperial, y como núcleo reproductor y hábitat crítico para el águila perdicera y el buitre negro según sus respectivos Planes de Recuperación y Conservación en Extremadura (Plan de Recuperación del Lince Ibérico. D.O.E. n.º 69 de 17 de junio de 2004. Orden de 27 de mayo por el que se establece el Plan de Recuperación del Lince ibérico en Extremadura; Plan de Recuperación del Águila Imperial Ibérica. D.O.E. n.º 71 de 21 de junio de 2005. Orden de 6 de junio de 2005 por la que se aprueba el Plan de Recuperación del Águila imperial ibérica en Extremadura; Plan de Conservación del Águila perdicera. D.O.E. n.º 71 de 21 de junio de 2005. Orden de 6 de junio de 2005 por la que se aprueba el Plan de Conservación del Águila perdicera en Extremadura; Plan de Conservación del Buitre Negro. D.O.E. n.º 71 de 21 de junio de 2005. Orden, de 6 de junio de 2005 por la que se aprueba el Plan de Conservación del Buitre negro en Extremadura). Estos planes tienen como objetivo, entre otros, reducir la fragmentación y el aislamiento de las poblaciones. La traza proyectada cruza mediante desmontes y túnel de 450 m una zona abrupta de casi un kilómetro y medio en dicha sierra. La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, con el fin de minimizar la afección en la zona, considera fundamental que el túnel proyectado en la Sierra de San Pedro se amplíe hasta los 1000 m de longitud, abarcando, al menos, desde el p.k. 28+800 hasta el 29+800, de modo que esta zona mantenga su función de corredor natural de fauna y de espacio de utilización para mamíferos en general y más en concreto para los ungulados (ciervos y jabalíes) que pueblan la zona. No obstante, los pp.kk inicial y final del túnel se establecerán en función de las características geológicas y geotécnicas del terreno, pero manteniendo la longitud del túnel en al menos 1000 m para cumplir con su función de corredor de fauna.

El promotor asume como medida complementaria la replantación, en zonas aptas y adecuadas, de los pies arbóreos arrancados, la inclusión de pies secos en pilas y la creación de majanos para conejos con el fin de favorecer las poblaciones de rapaces y la generación de hábitats y de elementos del tipo encharcamientos temporales, rocallas, bandas de vegetación en vaguadas, etc con el fin de favorecer el desarrollo de la fauna en general. Estas medidas se llevarán a cabo de manera coordinada con la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura.

Finalmente esta misma Dirección General estima necesario que el promotor lleve a cabo, desde la adjudicación de las obras hasta dos años después de la finalización de las mismas, la realización de un estudio del efecto barrera del proyecto. En función de las conclusiones obtenidas el promotor tomará, en caso de que fuese necesario, las medidas de protección adicional pertinentes, en coordinación con la Junta de Extremadura.

4. Afecciones a la fauna.

Debido a que el trazado de la línea transcurre por varios de los ecosistemas mejor conservados de Extremadura, que a su vez están interconectados por ecotonos que permiten que las especies existentes se interrelacionen entre sí, el promotor incluye un análisis más detallado en la información complementaria en el que cuenta con los datos proporcionados por la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura y con la opinión de científicos de la Universidad de Extremadura.

Como medida de protección a la avifauna por desbroces, movimientos de tierra, voladuras, circulación de maquinaria, creación de accesos (ruidos y vibraciones), etc se recogen los periodos de nidificación para cada especie de interés que habita la zona. Los periodos de reposo se marcan en función de las especies más restrictivas, es decir con un rango de nidificación mayor. En la zona de estudio la especie que marca este periodo es el buitre negro. Por lo tanto, el promotor asume que el periodo global de parada de las obras más ruidosas, desbroces, movimientos de tierras y voladuras deberá respetar el abarcado desde el 1 de febrero hasta el 31 de julio, salvando así los periodos de mayor incidencia en el resto de especies. La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente recalca la idoneidad de este periodo de reposo al que se compromete el promotor y establece como medida adicional que el inicio de obras nuevas de cualquier tipo no se realice entre el 15 de marzo y el 30 de junio para evitar afecciones directas a los reproductores que ocupen los espacios abarcados por la traza.

A fin de prevenir los impactos sobre la fauna se recoge que se respetarán las condiciones naturales de los cauces atravesados por la traza, de

manera que puedan actuar como pasos de fauna naturales, además se evitará la ubicación de préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y parques de maquinaria en el interior de las zonas de los espacios protegidos o de sensibilidad faunística, y se reducirá el tiempo de estancia en la zona, se realizarán los caminos de acceso imprescindibles y se reducirá al máximo la franja de actuación.

A nivel más concreto para determinadas zonas sensibles y de sensibilidad faunística se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

La anteriormente citada Dirección General de la Junta de Extremadura considera imprescindible que una entidad especializada en la materia, e independiente al promotor, haga un estudio de seguimiento de las poblaciones de aves esteparias más influidas por el proyecto en la ZEPA «Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes». Por lo tanto, durante el periodo comprendido entre la adjudicación de las obras y dos años después de la finalización de las mismas se incluirá vigilancia continua durante todo el año, intensificándola durante los periodos más sensibles para la especie (cortejo primaveral y época de cría). Se redactarán informes con los resultados de los censos y seguimientos. En función de las conclusiones obtenidas el promotor tomará, en caso de que fuese necesario, las medidas adicionales pertinentes, siempre bajo la supervisión de la Junta de Extremadura.

Se contará con un/experto/s ornitólogo/s a pie de obra que controlen las afecciones a la avifauna y sus lugares de nidificación, que puedan causarse por movimiento de maquinaria, depósito de materiales, etc durante la realización de los trabajos, prestando especial atención a la zona donde los censos de la Dirección General de Medio Ambiente señala mayor concentración de esteparias.

Con el fin de corregir el impacto del tren sobre las aves de la ZEPA «Llanos de Cáceres», a lo largo de todo el recorrido por esta ZEPA el ferrocarril discurrirá entre caballones (ver sección tipo en el anexo). Dichos caballones, que utilizarán preferentemente material procedente de la excavación, podrán realizarse recreando un relieve suave que suponga una pantalla natural antirruído. Igualmente podrán diseñarse disminuyendo la rasante o una combinación de las dos propuestas. Para que esta medida sea eficaz, la altura de coronación de los caballones deberá alcanzar la cota de la catenaria. Así mismo, habrá que proceder a su revegetación utilizando técnicas y especies adecuadas a la zona, para disminuir la posibilidad de erosión o desmoronamiento. Con anterioridad a la utilización de los sobrantes de tierras para la formación de estos caballones en esta zona se realizará un estudio específico sobre el diseño de esta medida, que deberá contar con el visto bueno de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura.

La ampliación del túnel (de 450 m a 1000 m) que atraviesa la Sierra de San Pedro en las proximidades al límite este del LIC contribuye a minimizar el efecto barrera y propicia la reducción de las posibles afecciones a núcleos de reproducción y hábitats críticos de águila imperial y perdicera y a las colonias de buitre negro que se localizan en el entorno próximo al trazado.

En el cruce del río Ayuela, lugar de cría y alimentación de cigüeña negra se pondrá especial cuidado en el respeto de los periodos de reposo para esta especie y en las prescripciones de protección aplicables a vegetación de ribera, suelo y entorno de cauces y cursos de agua incluidas en la presente Declaración, con el fin de minimizar las afecciones a estas aves «en peligro de extinción» según el Decreto 37/2001 por el que se regula el Catálogo Regional de Especies Amenazadas en Extremadura.

Las fichas de la Red Natura 2000 del MIMAM, recogen que las principales vulnerabilidades, de los taxones de especies de interés que albergan, son los tendidos eléctricos y las alambradas. Por lo tanto, se pondrá especial cuidado en el tratamiento de los siguientes puntos:

Las pantallas acústicas y el vallado que se instale en el trazado deberán llevar una señalización que permita su localización visual y evite la colisión y muerte por impacto de aves en vuelo, haciendo especial hincapié en la zona de aves esteparias.

A su vez no se emplearán materiales que dañen a la avifauna de porte medio o grande por enganche. A petición de la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, en escrito del 17 de marzo del 2006, y en coordinación con la misma, se sustituirán cerramientos con malla de espinos por cerramientos que no supongan impacto sobre la fauna.

Se implantarán terraplenes rugosos y escapes desde el interior del vallado para favorecer que los individuos que accidentalmente hayan entrado puedan salir con relativa facilidad.

El promotor se compromete a que el proyecto constructivo incluirá un estudio acústico y de vibraciones, de acuerdo a lo exigido en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido y el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, prestando especial atención a las afecciones en las zonas de la Red Natura 2000 atravesadas y del entorno de actuación.

Las afecciones de las 2 líneas eléctricas e instalaciones asociadas se centran en la posible destrucción de nidos y madrigueras por movimiento de maquinaria durante la fase de construcción y el riesgo potencial de colisión de las aves con el cable de tierra. El estudio de impacto ambiental considera que el riesgo de electrocución no es significativo porque la separación de los conductores es de 3,5 m y no es probable la existencia de ejemplares que alcancen esa envergadura. Las líneas eléctricas cumplirán de base los requerimientos marcados en el Decreto 47/2004, de 24 de abril, por el que se dictan las Normas de Carácter Técnico de adecuación de las líneas eléctricas para la protección del medio ambiente en Extremadura. Pero además, dada la importancia faunística de la zona de actuación, se deberán seguir todas las medidas que la Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura considere como fundamentales, sobre todo en la mitad norte del trazado, en cuanto a tipo, número y disposición de aislamientos, prohibición de alargaderas, distancias entre conductores, separación entre fase y cable de tierra, tipo de crucetas, medidas disuasorias para evitar la nidificación de cigüeña blanca en las crucetas, etc. El proyecto constructivo de las acometidas eléctricas se realizará teniendo en cuenta estas consideraciones y se realizará de manera coordinada con la citada Dirección General.

Para la protección de la avifauna frente a los choques y electrocuciones con la catenaria y tendido eléctrico se proponen una serie de disposiciones entre las que destacan las medidas de seguridad en transformadores, aisladores, apoyos, etc y el compromiso de instalar salvapájaros (espirales largas y/o balizas de balones) cada 8 m en la totalidad de las 2 nuevas acometidas eléctricas.

Además, y en relación con lo anterior, se incluye como medida preventiva la realización de un estudio particularizado de los trazados de los accesos para la instalación de dichas líneas, acometiendo las variantes en su trazado que sean necesarias y viables, con objeto de preservar el arbolado y la fauna.

5. Afección a la hidrología.

Durante la construcción de los puentes se prestará especial atención a la no afección a los cursos de agua existentes, tanto a la calidad como a la cantidad de agua que transportan, así como a la vegetación y cultivos asociados. Con respecto a la protección del sistema hidráulico la medida más destacada asumida por el promotor es que se compromete a no reificar, ni canalizar ningún curso natural de agua.

Además, los puentes y las obras de paso sobre los cauces se realizarán de forma que los estribos queden al menos a 5 metros de la vegetación de ribera, a ambos lados del cauce, cumpliendo el Real Decreto Legislativo 1/2001 de 20 de julio sin perjuicio de lo establecido para la protección de la vegetación de ribera. Siempre que sea técnicamente viable se colocarán las pilas fuera de los cauces.

El promotor recoge el compromiso de adoptar las medidas necesarias para minimizar al máximo el arrastre de partículas por escorrentía que puedan alcanzar los cursos de agua. Además se verificará la correcta gestión y manejo de los residuos generados en obra.

6. Otras afecciones.

Movimiento de tierras. Ubicación de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares. Zonas de exclusión y valoración ambiental:

Los lugares destinados a la acumulación de sobrantes de tierras, serán vertederos y canteras abandonadas, zonas degradadas o de bajo valor ambiental, en definitiva áreas caracterizadas por la ausencia de vegetación arbórea y ausencia de cursos de agua, y que no representen un importante ecosistema para la fauna. Se contemplan medidas de integración paisajística destacando la adecuación de la pendiente de los taludes, la concordancia de las formas y color con el entorno, extendido de tierra vegetal, favorecer la revegetación, etc. Intentando siempre utilizar canteras y vertederos ya legalizados y con planes de restauración aprobados.

Como alternativa a los vertederos previstos se propone la reutilización del material en la formación de caballones que oculten la vía y reduzcan el ruido en la ZEPA «Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes, así como en la zona esteparia al Noreste de Mérida».

Tras descartar las ubicaciones de vertederos iniciales se proponen nuevas localizaciones y se recoge el compromiso del promotor a realizar, previo al inicio de las obras, y a incluir en el proyecto constructivo, un estudio específico a escala 1:5.000 del emplazamiento final de los préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares teniendo en cuenta las afecciones ambientales de las distintas alternativas de ubicación. Dicha valoración contará con un análisis realizado por expertos ornitólogos, la idoneidad de la propuesta de instalar un terraplén de tierras sobrantes en la zona esteparia con el fin de reducir el ruido e integrar el trazado en el entorno. Se recuerda que este vertedero debe contar con el visto bueno del Director del espacio protegido y de la Junta de Extremadura.

Se estudiará el posible aprovechamiento para este proyecto de los emplazamientos destinados a vertedero e instalaciones auxiliares en la construcción de la autovía de la Plata.

Estudios de ruido y vibraciones:

El promotor se compromete a que el proyecto constructivo incluirá un estudio acústico, de acuerdo a lo exigido en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la citada Ley del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental. En dicho estudio se incluirán las medidas de protección necesarias para alcanzar los objetivos de calidad que se señalen, prestando especial atención a las mencionadas zonas sensibles de la Red Natura 2000. Los resultados del estudio acústico determinarán las medidas de protección que habrán de instalarse previamente a la emisión del acta de recepción de la obra. Estas medidas en caso de localizarse en zonas sensibles deberán diseñarse en coordinación con los gestores/director de dicho espacio protegido y contar con la aprobación de la Junta de Extremadura. El estudio tendrá en cuenta el efecto conjunto con otras vías de comunicación. Finalmente se incluirá una adecuación paisajística y estética de las medidas de protección. El Plan de Vigilancia Ambiental incorporará campañas de medición durante la fase de explotación para comprobar los niveles esperados y la efectividad de las medidas mitigadoras realizadas.

10. *Especificaciones para el seguimiento.*—Se incluye un plan 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, así como para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observase que se superan los impactos previstos o si son insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contempla tanto la fase de construcción como de explotación. Los controles más destacados son:

Se comprobará, durante la fase de construcción, la efectividad de las protecciones y balizamientos a los elementos culturales, a la vegetación y elementos faunísticos, con el fin de asegurar su protección.

Estudio de seguimiento del efecto barrera de la actuación desde el comienzo de las obras hasta dos años después.

Se comprobará que las obras de drenaje son las adecuadas en su cometido de desagüe. Se realizará con periodicidad el mantenimiento y limpieza de drenes y desagües, al objeto de conservarlos en perfecto estado y evitar así posibles riesgos de contención e inundación.

Estudio de seguimiento continuo, desde el comienzo de las obras hasta dos años después, de las poblaciones de aves esteparias en la ZEPA «Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes».

Se controlará la mortalidad por electrocución y colisión de la avifauna en los tendidos eléctricos y en la catenaria. Asimismo, se examinará la efectividad del cerramiento a lo largo del trazado, verificando que reduce la mortalidad por atropello.

Estudio y seguimiento de los accesos a las nuevas acometidas eléctricas.

Seguimiento exhaustivo de los cuidados, precauciones, dispositivos de defensa, y operaciones de restauración del cauce y sus riberas, de manera que se asegure las condiciones (biológicas, calidad de las aguas, morfología, etc.) originales de flujo.

Además de los sondeos arqueológicos previos al inicio de las obras, durante las mismas se llevará a cabo un control exhaustivo del movimiento de tierras a lo largo de todo el trazado y, en especial, en las zonas cercanas a los yacimientos inventariados en la prospección realizada. En el supuesto de que sea necesaria la realización de actuaciones arqueológicas de segunda fase, se informará periódicamente a la Dirección de Obra del desarrollo e incidencias de los trabajos arqueológicos hasta su finalización. Se propondrán, asimismo, las medidas que pudieran considerarse necesarias como consecuencia del desarrollo de los trabajos arqueológicos.

Verificar el correcto desarrollo de las labores de mantenimiento previstas para las áreas restauradas (parques de maquinaria, taludes, vertederos, caminos de acceso, vías pecuarias, etc). Se controlarán los riegos, las reforestaciones, las translocaciones de ejemplares, las reposiciones de marras, el desarrollo general de la vegetación, y la cobertura y calidad de las superficies sembradas. Se elaborarán informes periódicos, informando en caso de tener que tomar medidas urgentes.

Verificar el modelo acústico y de vibraciones del proyecto de construcción y del programa de vigilancia ambiental. Durante la fase de explotación, incluirá campañas de medición de los niveles sonoros, teniendo en cuenta las zonas sensibles, a partir de la cual se elaborará un informe técnico. Este estudio incluirá un análisis comparativo de los datos reales obtenidos y las previsiones estudiadas.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se emitirán informes que quedarán a disposición de las autoridades competentes que lo soliciten y se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras mencionadas y la totalidad de las recogidas en el estudio de impacto ambiental e información complementaria.

Con objeto de llevar a cabo el control de las obras desde el punto de vista ambiental, vigilando la aplicación y eficacia de las medidas correctoras.

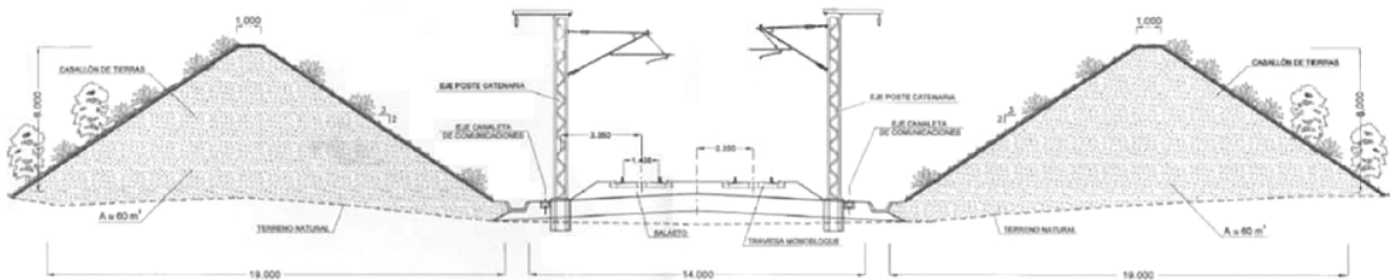
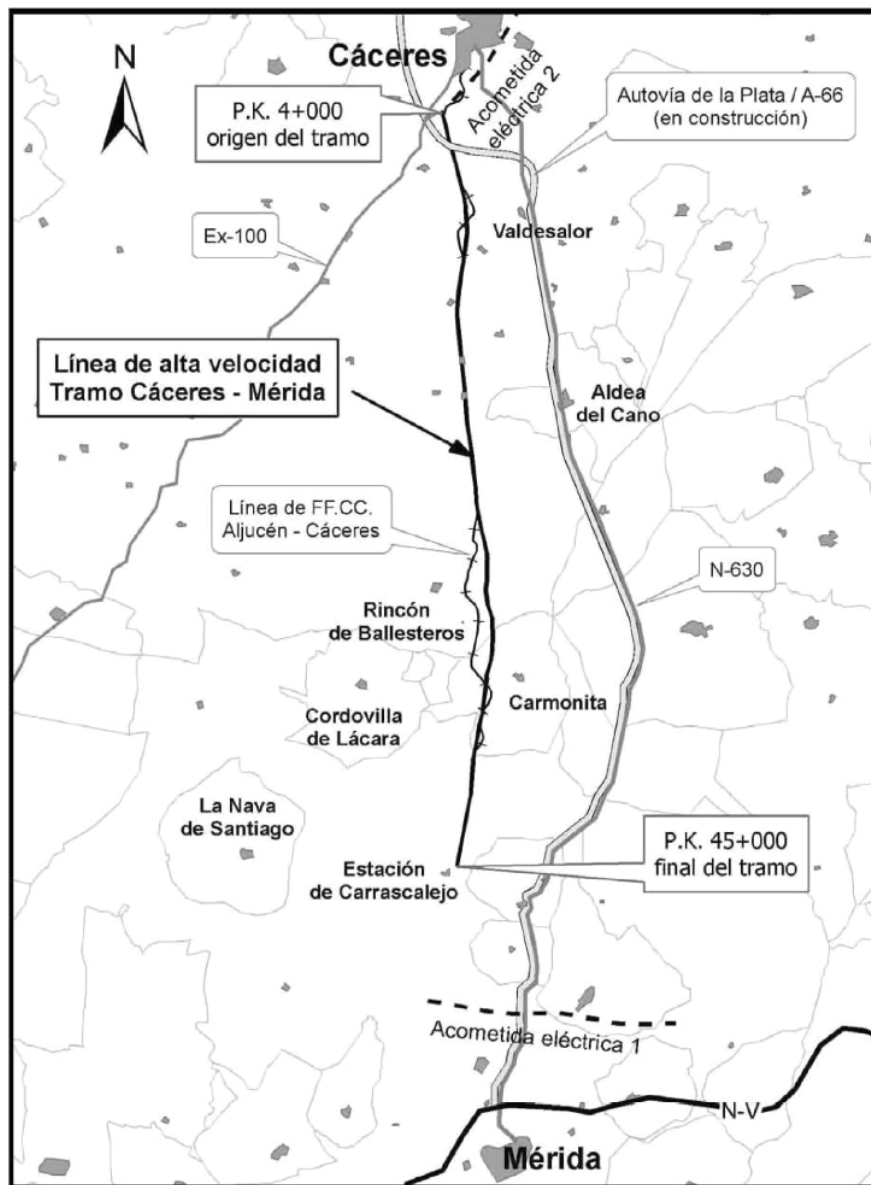
ras y proponiendo, si fuera necesario, la modificación de las mismas o medidas complementarias, el promotor se encargará de constituir con anterioridad al inicio de las obras una Comisión Mixta de Seguimiento y Control Ambiental de las Obras integrada, al menos, por representantes de las administraciones siguientes: la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, la Dirección General de Ferrocarriles y ADIF del Ministerio de Fomento, y las Direcciones Generales de Medio Ambiente y Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura. Sin perjuicio de que la Comisión se ocupe del seguimiento y control de todos los aspectos ambientales relacionados con las obras, sus objetivos principales serán los relativos al mantenimiento de la integridad de los lugares de la Red Natura 2000 y los valores que motivaron su declaración, y la repercusión de las obras en los bienes del patrimonio cultural.

11. *Conclusión.*—Analizada la documentación del expediente, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 24 de mayo de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del

proyecto de «Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Tramo Cáceres-Mérida», concluyendo que el trazado constituido por la alternativa A, propuesta por el promotor, es viable ambientalmente al no observarse impactos adversos significativos como así confirma en sus informes sobre afecciones a la Red Natura 2000 la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, siempre que se cumplan las medidas preventivas, correctoras y complementarias propuestas en el estudio de impacto ambiental, en la información adicional, en escritos emitidos por dicha Consejería, el escrito remitido por la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura de la Junta de Extremadura y en la presente Declaración.

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, y se comunica a la Dirección General de Ferrocarriles para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto.

Madrid, 24 de mayo de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.



VIAS GENERALES
 SECCIÓN TIPO VIA DOBLE EN RECTA ENTRE CABALLONES
 ZEPA "LLANOS DE CÁCERES Y SIERRA DE FUENTES"
 (P.K. 51+000 a P.K. 18+000)