

ANEJO Nº 1. ANTECEDENTES

ÍNDICE

1. OBJETO Y ALCANCE.....	1	13. CUMPLIMIENTO DE LAS DISTINTAS PRESCRIPCIONES.....	5
2. ESTUDIO INFORMATIVO.....	1	13.1. DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL	5
3. DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL	1	13.2. APROBACIÓN DEL ESTUDIO INFORMATIVO	6
4. APROBACIÓN DEFINITIVA DEL ESTUDIO INFORMATIVO Y DEL EXPEDIENTE DE INFORMACIÓN PÚBLICA.....	1	13.3. ORDEN DE ESTUDIO	6
5. ORDEN DE ESTUDIO 23-BA-3440.....	1	13.4. INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL	7
6. PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE CLAVE 23-BA-3440	1		
7. ORDEN DE ESTUDIO 23-BA-4110.....	1		
8. ADJUDICACIÓN DEL CONTRATO DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE CLAVE 23-BA-4110	2		
9. VALIDEZ DE LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL	2		
10. INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL	2		
11. INFORMES DISEÑO DE ENLACES DE LA JUNTA DE EXTREMADURA Y DE LA MANCOMUNIDAD RÍO BODIÓN.....	2		
11.1. INFORME SOBRE EL DISEÑO DEL ENLACE CON LA CARRETERA EX - 101 DE LA JUNTA DE EXTREMADURA	2		
11.2. INFORME SOBRE EL DISEÑO DEL ENLACE SUR DE ZAFRA DE LA MANCOMUNIDAD DEL RÍO BODIÓN.....	2		
11.3. INFORME SOBRE EL DISEÑO DEL ENLACE CON LA CARRETERA EX101 Y EL ACCESO AL POLÍGONO INDUSTRIAL LOS CAÑOS DEL AYUNTAMIENTO DE ZAFRA	3		
12. ANÁLISIS DE ANTECEDENTES	3		
12.1. APROBACIÓN DEFINITIVA ESTUDIO INFORMATIVO	3		
12.2. DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL.....	3		
12.3. ORDEN DE ESTUDIO 23-BA-4110	4		
12.4. INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL	4		
12.5. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS DE ANTECEDENTES	5		

APÉNDICES

APÉNDICE Nº 1. APROBACIÓN PROVISIONAL DEL ESTUDIO INFORMATIVO EI-1-E-25.C.2
APÉNDICE Nº 2. DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL
APÉNDICE Nº 3. APROBACIÓN DEL EXPEDIENTE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y DEL ESTUDIO INFORMATIVO
APÉNDICE Nº 4. ORDEN DE ESTUDIO 23-BA-3440
APÉNDICE Nº 5. RECEPCIÓN DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE CLAVE 23-BA-3440
APÉNDICE Nº 6. ORDEN DE ESTUDIO 23-BA-4110
APÉNDICE Nº 7. INFORME SOBRE EL DISEÑO DEL ENLACE CON LA CARRETERA EX101 DE LA JUNTA DE EXTREMADURA
APÉNDICE Nº 8. INFORME SOBRE EL DISEÑO DEL ENLACE SUR DE ZAFRA DE LA MANCOMUNIDAD DEL RÍO BODIÓN
APÉNDICE Nº 9. INFORME SOBRE EL DISEÑO DEL ENLACE CON LA CARRETERA EX101 Y EL ACCESO AL POLÍGONO INDUSTRIAL LOS CAÑOS DEL AYUNTAMIENTO DE ZAFRA
APÉNDICE Nº 10. INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL

1. OBJETO Y ALCANCE

En este anejo se recopilan y analizan todos los antecedentes administrativos del presente proyecto.

2. ESTUDIO INFORMATIVO

Con fecha 28 de diciembre de 1999 se aprobó provisionalmente, por la Dirección General de Carreteras, el Estudio Informativo EI.1-E-C.25 "Carretera N-432, de Badajoz a Granada. Variante de Zafra (Badajoz)", iniciándose con fecha 17 de febrero de 2000 el período de información pública. La aprobación se adjunta en el Apéndice nº 1.

3. DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

El 25 de junio de 2001, la Secretaría General de Medio Ambiente formuló la Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio Informativo. Se adjunta en el Apéndice nº 2.

4. APROBACIÓN DEFINITIVA DEL ESTUDIO INFORMATIVO Y DEL EXPEDIENTE DE INFORMACIÓN PÚBLICA

Con fecha 5 de octubre de 2001 se aprobó el expediente de Información pública y definitivamente el Estudio Informativo. La aprobación se adjunta en el Apéndice nº 3.

5. ORDEN DE ESTUDIO 23-BA-3440

La Orden de Estudio del Proyecto de Construcción de clave 23-BA-3440 se emitió el 30 de noviembre de 2001.

En síntesis, se recogen las características principales que hacen referencia a la vía principal:

- Velocidad de proyecto: $V_p = 100$ km/h
- Calzada: 7 m
- Arcenes: 1,50 m
- Puntos kilométricos: 69,400 al 78,300
- Longitud aproximada: 8,1 km

Se cumplirán las prescripciones establecidas en la aprobación definitiva del estudio informativo de clave EI.1-E-25.C.2

La Orden de Estudio se adjunta en el Apéndice nº 4.

6. PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE CLAVE 23-BA-3440

El contrato se adjudicó a la U.T.E. formada por INCOYDE, S.A. e IBERVÍAS, S.L. y se firmó el 20 de diciembre de 2004.

El desarrollo de los trabajos finalizó en agosto de 2005 y el Acta de Recepción del citado contrato se firmó el 17 de diciembre de 2008. Se adjunta en el Apéndice nº 5.

7. ORDEN DE ESTUDIO 23-BA-4110

La Dirección General de Carreteras formuló, con fecha 18 de noviembre de 2011, la Orden de Estudio "Proyecto de Construcción 23-BA-4110: Variante de la N-432 en Zafra", a causa de que el proyecto de clave 23-BA-3440, redactado con fecha agosto de 2005, había quedado obsoleto, tanto por normativa a aplicar como por su presupuesto, debido a que su aprobación quedó en suspenso por la redacción del Estudio Informativo "Autovía A-81 Badajoz-Córdoba-Granada. Tramo: Badajoz - Espiel", pues uno de los posibles corredores a su paso por Zafra coincidía sensiblemente con el trazado de la misma.

Sin embargo, el Estudio Informativo de la Autovía A-81 propone un trazado al norte de Los Santos de Maimona que no afectaría a la funcionalidad de la variante de Zafra, por lo que se redactó la Orden de Estudio 23-BA-4110 para elaborar un nuevo proyecto de construcción actualizado de la solución seleccionada en el Estudio Informativo. Las principales características de la variante se indican a continuación:

- Velocidad de proyecto: $V_p = 100$ km/h
- Calzada: 7 m
- Arcenes: 1,50 m
- Longitud aproximada: 7,9 km

En el Apéndice nº 6 se adjunta la Orden de Estudio 23-BA-4110.

8. ADJUDICACIÓN DEL CONTRATO DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE CLAVE 23-BA-4110

El contrato se adjudicó a la U.T.E. formada por PAYMACOTAS, S.A.U. y PAYMACOTAS EXTREMADURA S.L.U. y se firmó el 29 de abril de 2014 (BOE 06/05/2014). En marzo de 2015, la primera empresa se fusionó, por absorción, con Getinsa, S.L., dando lugar a Getinsa-Payma, S.L., por lo que la U.T.E. adjudicataria está ahora formada por las empresas GETINSA-PAYMA, S.L. y PAYMACOTAS EXTREMADURA, S.L.U.

9. VALIDEZ DE LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Dado que la Declaración de Impacto Ambiental fue aprobada en junio de 2001 y, en base al artículo 14 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de evaluación de impacto ambiental de proyectos, se considera que dicha Declaración está caducada. Debe iniciarse un nuevo procedimiento ambiental conforme a lo establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

10. INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL

Con fecha 14 de mayo de 2015, se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural (Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente), el Documento Ambiental del Proyecto, al objeto de que se formule informe de impacto ambiental.

Con fecha 17 de junio de 2016, la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, formula el informe de impacto ambiental del proyecto, publicado en el BOE de fecha 29 de junio de 2016 que indica que no es previsible que el Proyecto de Trazado y Construcción de la Variante de Zafra, carretera N-432 de Badajoz a Granada, pp.kk. 69,400 al 78,300 (Badajoz), vaya a producir impactos adversos

significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la Sección 1ª del Capítulo II del Título II de dicha Ley (correspondiente al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria).

En el Apéndice nº 10 se adjunta el Informe de Impacto Ambiental.

11. INFORMES DISEÑO DE ENLACES DE LA JUNTA DE EXTREMADURA Y DE LA MANCOMUNIDAD RÍO BODIÓN

Con respecto al diseño de los enlaces se han recibido de organismos oficiales los siguientes informes:

11.1. INFORME SOBRE EL DISEÑO DEL ENLACE CON LA CARRETERA EX - 101 DE LA JUNTA DE EXTREMADURA

A solicitud de la Dirección del Proyecto, la Junta de Extremadura formuló, con fecha 16 de mayo de 2016, el "Informe sobre el diseño de enlace con la carretera EX - 101. Redacción del proyecto de construcción Variante de Zafra. Carretera N-432, de Badajoz a Granada, p.k. 69+400 al 78+300. Provincia de Badajoz. Clave: 23-BA-4110".

En síntesis, en el informe se confirma que la tipología más aceptable para el enlace con la carretera EX101 es la de tipo diamante con una sola glorieta a distinto nivel, teniendo en cuenta en la fase de redacción del proyecto de construcción las consideraciones indicadas en el informe, una de las cuales, relativa al acceso al Polígono Industrial Los Caños, ha conducido a una nueva propuesta de enlace, que la Junta de Extremadura ha aceptado en el informe de fecha 2 de noviembre de 2016, que se incluye como Apéndice nº7. En función de todo ello, se ha proyectado el enlace que finalmente se define en el proyecto, y que incluye una nueva estructura sobre el ferrocarril.

11.2. INFORME SOBRE EL DISEÑO DEL ENLACE SUR DE ZAFRA DE LA MANCOMUNIDAD DEL RÍO BODIÓN

La Mancomunidad del Río Bodi6n formuló, con fecha 14 de diciembre de 2015, el "Informe sobre justificaci6n de la conveniencia del enlace 3 de la alternativa 2 del proyecto Trazado y construcci6n variante de Zafra, carretera N-432 de Badajoz a Granada".

La Mancomunidad considera prioritario que se opte por la tipología diamante con pesas para el diseíno del enlace Sur de Zafra con el fin de descongestionar las travesías de Zafra y Puebla de

Sancho Pérez, reducir el impacto del punto crítico de la circulación urbana de Zafra situado en el paso bajo la vía del tren y mejorar la conexión de las áreas industriales con las principales vías de comunicación y entre ellas.

11.3. INFORME SOBRE EL DISEÑO DEL ENLACE CON LA CARRETERA EX101 Y EL ACCESO AL POLÍGONO INDUSTRIAL LOS CAÑOS DEL AYUNTAMIENTO DE ZAFRA

El Ayuntamiento de Zafra formuló, con fecha 1 de diciembre de 2016, el "Informe sobre el diseño del enlace con la carretera EX101 y el acceso al Polígono Industrial Los Caños".

El Ayuntamiento de Zafra considera una intervención conveniente y óptima realizar el acceso al Polígono Industrial Los Caños mediante una rotonda y una doble calzada, que permitiría un posible desdoblamiento en el vial principal del polígono en un futuro.

12. ANÁLISIS DE ANTECEDENTES

12.1. APROBACIÓN DEFINITIVA ESTUDIO INFORMATIVO

La Aprobación del expediente de Información Pública y definitivamente del Estudio Informativo de clave EI-1-E-25.C.2 establece las prescripciones siguientes:

- Las establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental de fecha 25 de junio de 2001. Esta Declaración se considera caducada, como se comentó en el apartado anterior.
- Análisis, en contacto con SEPES, de la previsión de tráfico que pueda ser captado por el polígono industrial Los Caños y, en caso necesario, diseño y ubicación de un nuevo enlace, justificando su ubicación y tipología.
- Estudio de reposición de accesos, estudiando la posibilidad de diseñar una glorieta en la confluencia de ramales del enlace A (Zafra Norte) y un nuevo ramal de giro a la derecha ("Zafra-Sevilla") que permita los movimientos a Badajoz y Sevilla por la variante.
- Contactar con RENFE por la afección a la línea ferroviaria en explotación Mérida – Zafra.
- Reposiciones de caminos y servicios afectados.
- Ajustes puntuales de trazado para minimizar las afecciones.

12.2. DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Como se ha comentado anteriormente, la Declaración de Impacto Ambiental del año 2001 se considera caducada. Las prescripciones de la misma se incluyen a continuación, a título informativo.

La D.I.A. establece una amplia serie de medidas para desarrollar en la redacción del proyecto constructivo:

- Adecuación ambiental del trazado: siempre que sea técnicamente viable, el trazado se adaptará a las siguientes indicaciones:
 - Afección mínima a las zonas de olivar (p.k 0+500 al 1+300) y de viñedos (p.k 5+400 al 5+800 y 6+200 al 6+950 del Estudio Informativo).
 - Desplazamiento hacia el sur en el p.k. 3+200 para disminuir la afección por ruido e intrusión visual a viviendas situadas en la margen izquierda de la carretera.
 - Posibilidad de que el trazado discorra en desmonte en las proximidades de viviendas para disminuir la afección por ruido e intrusión visual.
 - Adaptación del trazado al terreno para disminuir la altura del desmonte entre el p.k. 4+900 y el 5+400.
- Redacción de un estudio de afecciones acústicas de la nueva infraestructura.
- Adopción de distintas medidas durante la fase de ejecución de las obras.
- Construcción de obras de drenaje para cada vaguada interceptada, evitando la rectificación y canalización de los cauces.
- Análisis de afección a pozos, estableciendo reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.
- Adecuación de las obras de drenaje para el paso de vertebrados terrestres.
- Reposición de la vía pecuaria "Colada del Álamo".
- Elaboración de un inventario de yacimientos arqueológicos, prestando una especial atención al denominado "Torre de San Francisco" localizado en las proximidades del p.k. 2,700.

- Reposición de infraestructuras de riego y caminos rurales.
- Previsión de medidas necesarias para el mantenimiento del servicio de la conducción de agua que discurre entre Villafranca de los Barros y Zafra, que atraviesa la carretera N-432 en el p.k 69,200.
- Redacción de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.
- Redacción de un Programa de Vigilancia Ambiental.
- Aspectos medioambientales más significativos de las alegaciones a atender:
 - La Entidad Pública Empresarial de Suelo (SEPES) propone la construcción de un nuevo enlace para el polígono industrial “Los Caños” en el p.k. 5+300 de la variante.
 - La Subdirección General de Planes y Proyectos de infraestructuras indica que el cruce con la línea férrea en explotación Mérida-Zafra deberá diseñarse con gálibo para circulación en doble vía electrificada.
 - El ayuntamiento de Zafra expone los movimientos que los enlaces no permiten y la afección a la salida del polígono “Los Caños”.
 - Mercantil Futur Zafra, Sociedad Limitada, plantea los problemas de acceso a su propiedad.
 - Antonio Medina e Hijos, Sociedad Anónima, señala la afección a un pozo y red de distribución de una viña de su propiedad.

12.3. ORDEN DE ESTUDIO 23-BA-4110

La Orden de Estudio no establece ningún condicionante especialmente relevante, siendo los más importantes los siguientes:

- La velocidad de proyecto será de 100 km/h.
- Calzada de 7,0 m, arcenes de 1,5 m. Restantes características: Las establecidas por la Norma 3.1-IC para una carretera convencional de velocidad de proyecto 100 km/h (C-100).
- En el desarrollo del proyecto se tendrán en cuenta los parámetros y criterios de la Orden FOM/331/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas

específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.

- Las propiedades colindantes no tendrán acceso directo a la nueva carretera.
- Se estudiará en detalle la reposición de caminos, vías pecuarias, accesos, servidumbres y servicios afectados.
- Se mantendrán la coordinación adecuada con los Ayuntamiento, Entidades y Organismos afectados, en especial con ADIF debido a la existencia de la línea ferroviaria en explotación Mérida – Zafra.
- Se analizará la compatibilidad entre las actuaciones proyectadas y los usos ciclistas que puedan ser afectados por las mismas.
- Se analizará la viabilidad y necesidad de modificar la disposición de enlaces respecto al Estudio Informativo.
- Se estudiará la posibilidad de diseñar una glorieta en la confluencia de los ramales del enlace de Zafra Norte, así como un nuevo ramal de giro a la derecha (Zafra-Sevilla) con objeto de permitir los movimientos de Zafra y Sevilla por la variante.

12.4. INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL

El informe ambiental indica que el trazado proyectado cumple con los condicionantes establecidos en la formulación de la DIA de 2001. Dicho informe no establece ningún condicionante especialmente relevante, siendo los más importantes los siguientes:

- Se proyectarán barreras de sedimentación y obras de drenaje transversal que garanticen el mantenimiento de las líneas de escorrentía natural.
- Se incorporarán las medidas de protección de la hidrología propuestas por la Confederación Hidrográfica del Guadiana, en su informe de 17 de julio de 215, destacando:
 - Las actuaciones dentro del Dominio Público Hidráulico (DPH) requerirá autorización administrativa previa, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento del DPH (RD 849/1986, de 11 de abril)
 - Se debe garantizar el mantenimiento de la red fluvial actual, sin que se produzca alteración entre el régimen de caudal anterior y posterior a la ejecución.

- Recomienda que toda obra transversal a cauce se diseñará para evacuar la avenida correspondiente a un período de retorno mínimo de 500 años en régimen natural.
- Se tendrán en cuenta las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallado perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente (2006) y las Prescripciones técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (2008).
- El informe solicita que se realice un estudio de ruidos. Se realizará en el proyecto de construcción.

Cabe indicar que no se afectará a la ZEPA del cernícalo primilla.

12.5. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS DE ANTECEDENTES

El objeto del contrato es redactar un nuevo proyecto de construcción, como desarrollo de la solución seleccionada en el Estudio Informativo, actualizada a la normativa vigente, atendiendo a las indicaciones de la Aprobación Definitiva del Estudio Informativo y de la Orden de Estudio 23-BA-4110 y aprovechando lo que corresponda del proyecto redactado por la UTE formada por INCOYDE, S.A. e IBERVÍAS, S.L.

Según las instrucciones de la Orden de Estudio, se analizará la viabilidad y necesidad de modificar la disposición de los enlaces respecto a la prevista en el estudio informativo, de acuerdo con las necesidades actuales de movilidad del entorno y la diferencia del punto de origen y final con respecto al Estudio Informativo (p.k 69,0 al 77,5 de la N-432).

Se tendrán en cuenta los parámetros y criterios de la Orden FOM/331/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la "Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos" del Ministerio de Fomento.

Se tendrán en cuenta las prescripciones que establece el Informe de Impacto Ambiental.

13. CUMPLIMIENTO DE LAS DISTINTAS PRESCRIPCIONES

13.1. DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

La Declaración de Impacto Ambiental de fecha 25 de junio de 2001 está caducada. No obstante, el Informe Ambiental de fecha 17 de junio de 2016 establece que el trazado proyectado cumple con los condicionantes establecidos en la formulación de la DIA de 2001. Por tanto, en el diseño realizado en esta fase, se han tenido en cuenta las prescripciones incluidas en la DIA de 2001.

- Se han cumplido las siguientes indicaciones:
 - Afección mínima a las zonas de olivar (p.k 0+500 al 1+300) y de viñedos (p.k 5+400 al 5+800 y 6+200 al 6+950 del Estudio Informativo).
 - Desplazamiento hacia el sur en el p.k. 3+200 para disminuir la afección por ruido e intrusión visual a viviendas situadas en la margen izquierda de la carretera.
 - Posibilidad de que el trazado discorra en desmonte en las proximidades de viviendas para disminuir la afección por ruido e intrusión visual.
 - Adaptación del trazado al terreno para disminuir la altura del desmonte entre el p.k. 4+900 y el 5+400.
- En la siguiente fase se redactará un estudio de afecciones acústicas de la nueva infraestructura.
- Se ha procurado construir una obra de drenaje para cada vaguada interceptada, evitando la rectificación y canalización de los cauces.
- Los posibles pozos afectados se han valorado en las expropiaciones.
- Se adecuarán las obras de drenaje para el paso de vertebrados terrestres.
- Se ha previsto la reposición de la vía pecuaria "Colada del Álamo", la cual ha sido aprobada por la Sección de Vías Pecuarias de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía del Gobierno de Extremadura.
- Se ha elaborado, en coordinación con la Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura, la determinación de los impactos sobre el patrimonio cultural y se han proyectado las medidas preventivas y correctoras necesarias.

- Se ha diseñado la reposición del servicio de la conducción de agua que discurre entre Villafranca de los Barros y Zafra, que atraviesa la carretera N-432 en el p.k 69,200.
- En la cuarta fase se redactarán a nivel de proyecto constructivo las medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra. Y se realizarán los estudios acústico y de gestión de residuos de construcción y demolición de la nueva variante.
- En cuanto a las alegaciones al Estudio Informativo:
 - Se ha contactado con la Entidad Pública Empresarial de Suelo (SEPES) para informar sobre el diseño del Enlace nº 2, que dará acceso al polígono industrial “Los Caños”, en el p.k. 3+800 de la variante. SEPES informa sobre la afección a una finca de su propiedad, que es resto del viario del acceso 5 que conecta el polígono “LOS CAÑOS AMPLIACIÓN” con la carretera EX - 101. Y ha dado su aprobación al proyecto.
 - Se ha diseñado el cruce con la línea férrea en explotación Mérida-Zafra, con gálibo para circulación en doble vía electrificada.
 - Se han ampliado los movimientos en los enlaces, que eran objeto de una alegación del ayuntamiento de Zafra y de la Mancomunidad del Río Bodión.
 - El acceso a la parcela de Mercantil Futur Zafra, Sociedad Limitada, se ha resuelto desde el enlace de Zafra Norte.
 - La alegación de Antonio Medina e Hijos, Sociedad Anónima se ha analizado detenidamente para minimizar en la medida de lo posible la afección inevitable.

13.2. APROBACIÓN DEL ESTUDIO INFORMATIVO

- El cumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental de fecha 25 de junio de 2001 se analiza en el apartado anterior.
- Se ha enviado un documento a SEPES, incluyendo los planos de la actuación y la previsión de tráfico que pueda ser captado por el polígono industrial Los Caños. SEPES indica que se afecta a una finca de su propiedad, que es resto del viario del acceso 5 que conecta el polígono “LOS CAÑOS AMPLIACIÓN” con la carretera EX101.
- Se ha estudiado la reposición de accesos, diseñándose una glorieta en la confluencia de ramales del enlace Zafra Norte y un nuevo ramal de giro a la derecha (“Zafra-Sevilla”) que permita los movimientos a Badajoz y Sevilla por la variante.

- Se ha contactado con ADIF por la afección a la línea ferroviaria en explotación Mérida – Zafra, habiéndose recibido una contestación que ha sido tenida en cuenta en el diseño de las estructuras que servirán de cruce sobre el ferrocarril.
- Se incluye la reposición de camino y de servicios afectados.
- Se ha ajustado el trazado para minimizar las afecciones.

13.3. ORDEN DE ESTUDIO

- El diseño se está realizando con una velocidad de proyecto de 100 km/h.
- Calzada de 7,0 m, arcenes de 1,5 m. Restantes características: Las establecidas por la Norma 3.1-IC para una carretera convencional de velocidad de proyecto 100 km/h (C-100).
- En el desarrollo del proyecto se están teniendo en cuenta los parámetros y criterios de la Orden FOM/331/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.
- Las propiedades colindantes no tendrán acceso directo a la nueva carretera.
- Se han estudiado la reposición de caminos, de la vía pecuaria, de los accesos, servidumbres y servicios afectados.
- Se ha mantenido una coordinación adecuada con los Ayuntamiento, Entidades y Organismos afectados, en especial con ADIF.
- En la siguiente fase se analizará la compatibilidad entre las actuaciones proyectadas y los usos ciclistas que puedan ser afectados por las mismas.
- Se ha analizado la viabilidad y necesidad de modificar la disposición de enlaces respecto al Estudio Informativo, y se han modificado los enlaces 1 y 3, cambiando ambas tipologías a una tipo diamante con pesas, añadiéndose, de esta manera, el movimiento de giro a la derecha (Zafra-Sevilla) en el primer enlace, con objeto de permitir los movimientos de Zafra y Sevilla por la variante. También se han completado todos los movimientos del enlace 3, solicitados también por la Mancomunidad del Río Bodión.

13.4. INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL

En el diseño realizado en esta fase, se han tenido en cuenta las prescripciones incluidas en el Informe de Impacto Ambiental.

- Se han proyectado barreras de sedimentación y obras de drenaje transversal que garanticen el mantenimiento de las líneas de escorrentía natural.
- Se han incorporado las medidas de protección de la hidrología propuestas por la Confederación Hidrográfica del Guadiana, en su informe de 17 de julio de 2015, destacando:
 - Las actuaciones dentro del Dominio Público Hidráulico (DPH) requerirá autorización administrativa previa, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento del DPH (RD 849/1986, de 11 de abril)
 - Se debe garantizar el mantenimiento de la red fluvial actual, sin que se produzca alteración entre el régimen de caudal anterior y posterior a la ejecución.
 - Recomienda que toda obra transversal a cauce se diseñará para evacuar la avenida correspondiente a un período de retorno mínimo de 500 años en régimen natural.
- Se han tenido en cuenta las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallado perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente (2006) y las Prescripciones técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (2008)

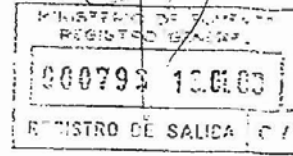
APÉNDICES

APÉNDICE Nº 1. APROBACIÓN PROVISIONAL DEL ESTUDIO INFORMATIVO EI-1-E-25.C.2



Ministerio de Fomento
Secretaría de Estado de Infraestructuras
y Transportes

Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Planificación



A.k

FECHA Madrid, 29 de diciembre de 1999

DESTINATARIO

SU / REF.

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS
DEL ESTADO EN EXTREMADURA
Avda. de Europa, 10
06071BADAJOZ

NUESTRA / REF.



ASUNTO

Resolución de 28 de diciembre de 1999 del Director General de Carreteras por la que se aprueba provisionalmente el estudio informativo EI.1-E-25-C.2. "Carretera N-432 de Badajoz a Granada pp.kk. 69,400 al 78,300". Variante de Zafra. BADAJOZ (EXTREMADURA).

Visto el informe de la Subdirección General de Planificación sobre el estudio informativo de referencia, y en uso de las competencias establecidas en el artículo 32 del vigente Reglamento de Carreteras de 2 de septiembre de 19994, la Dirección General ha resuelto lo siguiente:

- 1º.- Declarar que el estudio informativo de referencia cumple con lo previsto en el artículo 7 de la vigente Ley de Carreteras (25/1988 de 29 de julio) para los estudios informativos y con los artículos 22 y 25 del vigente Reglamento General de Carreteras.
- 2º.- Aprobar provisionalmente el estudio informativo EI.1-E-25-C.2 seleccionando como opción mas recomendable la denominada Alternativa 1.4 y consistente en una variante por el Norte de Zafra de 9,5 km. y un presupuesto de ejecución por contrata de 1.628 Mpta.
- 3º.- Ordenar que, de acuerdo con el artículo 10 de la vigente Ley de Carreteras, por la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura se incoe el correspondiente expediente de información pública y se someta el estudio informativo al preceptivo informe de las Corporaciones Locales interesadas, de la Confederación Hidrográfica y de la Comunidad.

En los anuncios de publicación de los Boletines Oficiales y en los escritos de las Corporaciones Locales se indicará expresamente que



Ministerio de Fomento

toda nueva calzada tendrá limitación total de accesos a las propiedades colindantes.

4º.- Destacar que como resultado de la información pública se espera a la confirmación de que la solución propuesta no produce impactos medioambientales inadmisibles, y detectar los efectos previsibles para plantear medidas correctoras. Por este motivo, en la publicación en el B.O.E. se hará constar que dicha información lo es también a los efectos establecidos en el Real Decreto 1302/1986 y su Reglamento (R.D. 1131/88) relativos a la Evaluación del Impacto Ambiental.

5º.- Ordenar que se someta el estudio informativo de referencia, en conformidad con el artículo 6 de la vigente Ley de Carreteras, a informe de los Departamentos Ministeriales a los que pueda afectar.

Para ello enviarán a esta Dirección General de Carreteras (Subdirección General de Planificación) al recibo de esta aprobación, dos (2) ejemplares del estudio informativo.

Lo que se comunica para su conocimiento.

EL JEFE DEL SERVICIO DE PLANEAMIENTO,



JRLW

Edo. Jesús Linares Sevillano

APÉNDICE Nº 2. DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

13848 *CORRECCIÓN de erratas de la Orden de 22 de junio de 2001 por la que se definen el ámbito de aplicación, las condiciones técnicas mínimas de explotación, precios y fechas de suscripción en relación con el seguro para la cobertura de gastos derivados de la destrucción de los restos de los animales que mueren en la explotación, comprendido en el Plan Anual de Seguros Agrarios Combinados para el ejercicio 2001.*

Advertida errata en la inserción de la Orden citada anteriormente, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 154, de 28 de julio, por la que se definen el ámbito de aplicación, las condiciones técnicas mínimas de explotación, precios y fechas de suscripción en relación con el seguro para la cobertura de gastos derivados de la destrucción de los restos de los animales que mueren en la explotación, comprendido en el Plan Anual de Seguros Agrarios Combinados para el ejercicio 2001, se transcribe a continuación la oportuna rectificación:

En la página 23153, en el anejo II que establece los valores unitarios a efectos de indemnización, en el sistema de manejo cárnico, donde dice: «Recría menor de 9-15 meses», debe decir: «Recría de nueve a quince meses».

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

13849 *RESOLUCIÓN de 25 de junio de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo «Carretera N-432, de Badajoz a Granada, puntos kilométricos 69,400 al 78,300. Variante de Zafrá. Badajoz», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

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

Previamente al estudio informativo objeto de la presente Declaración, fue sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el estudio informativo «Autovía de la Plata. Carretera N-630 de Gijón al Puerto de Sevilla. Tramo: Mérida-Zafrá, puntos kilométricos 625,0 a 687,0», con Declaración de Impacto Ambiental de 17 de noviembre de 1993 («Boletín Oficial del Estado» de 17 de diciembre), en la que se elegía para la variante de los Santos de Maimona la alternativa «A» en lugar de la «C» propuesta por el estudio informativo.

Posteriormente, la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura propuso la realización de un nuevo estudio sobre la mencionada variante. La antigua Dirección General de Política Ambiental resolvió en septiembre de 1994 someter a procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental un estudio de nuevas alternativas de la Autovía de la Plata en la variante de los Santos de Maimona. La orden de estudio original fue modificada posteriormente y dividida en dos, que dieron lugar a sendos estudios informativos: «Autovía de la Vía de la Plata. N-630 de Gijón al Puerto de Sevilla, puntos kilométricos 625 al 687. Tramo: Mérida-Zafrá. Subtramo: Variante de los Santos de Maimona», con Declaración de Impacto Ambiental de 31 de julio de 1996 («Boletín Oficial del Estado» de 5 de septiembre), y el que es objeto de esta Declaración.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 21 de julio de 1997, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen del estudio infor-

mativo «Carretera N-432, de Badajoz a Granada, puntos kilométricos 69,400 al 78,300. Variante de Zafrá. Badajoz» con objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, Instituciones y Administraciones previsiblemente afectadas sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 2 de febrero de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de Información Pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 17 de febrero de 2000 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Badajoz» de 21 de febrero de 2000.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 7 de agosto de 2000, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la Información Pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo. Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de Información Pública se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo «Carretera N-432, de Badajoz a Granada, puntos kilométricos 69,400 al 78,300. Variante de Zafrá. Badajoz».

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita sobre el terreno, se considera que para la realización de la alternativa propuesta por el promotor, denominada 1.4, tanto en el proyecto de construcción que desarrolle la alternativa anterior como en las fases de construcción y explotación de la carretera, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental en lo que no se opongan a la presente Declaración y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto

El proyecto cumplirá, siempre que sea técnicamente viable, lo siguiente:

1.1 El trazado se proyectará de forma que la afección a las zonas de olivar (especialmente al comienzo del trazado, puntos kilométricos 0+500 al 1+300) y de viñedos (puntos kilométricos 5+400 al 5+800 y 6+200 al 6+950), sea la menor posible.

1.2 Con objeto de disminuir la afección por ruido e intrusión visual a las viviendas situadas en la margen izquierda de la carretera a la altura del punto kilométrico 3+200, el trazado se desplazará en la medida de lo posible hacia el sur en esta zona, aunque esto implique la disminución del radio de la carretera en planta en zonas próximas de trazado.

1.3 Con objeto de disminuir la afección por ruido e intrusión visual a las viviendas situadas más próximas al trazado se estudiará la posibilidad de que el trazado discurra en desmonte en las proximidades de las mismas. Esta medida parece especialmente factible para las viviendas situadas en el entorno del punto kilométrico 3-200.

1.4 Con objeto de disminuir la altura del desmonte previsto en los puntos kilométricos 4+900 al 5+400, se adaptará el trazado, especialmente en alzado subiendo la altura de la rasante en esta zona.

2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación

Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones

auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

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

Debido al elevado riesgo de incendio que durante algunas épocas del año tienen los cultivos de secano por donde se desarrolla la carretera, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el Plan de Aseguramiento de la Calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes de desmonte y terraplén especies autóctonas existentes en la zona, exceptuando las especies pirófilas.

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y caminos existentes.

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

Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, se establecerán las siguientes medidas:

3.1 El estudio informativo contempla la reposición de las vaguadas interceptadas por el trazado con obras de drenaje transversales que en su diseño evitarán la rectificación y canalización de los cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje. Por lo tanto, se construirá una obra por cada una de las siete vaguadas interceptadas. Se tendrá en cuenta además lo establecido al respecto de su diseño en la condición 4.

3.2 El proyecto de construcción deberá analizar la posible afección a los pozos, tanto en lo relativo a la cantidad como con la calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

3.3 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria se someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas, para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cauces, a los que solo se podrá verter si no igualan o sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos.

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

4. Protección de la fauna

Se adecuará el diseño de las obras de drenaje para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellas sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se instalarán rampas rugosas en las cunetas; se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas; se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se estudiará ampliar sus dimensiones, para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna, y se restaurará la vegetación del entorno del paso. El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo, incorporando, especialmente en el entorno de los enlaces, estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada. La valla deberá reforzarse con otra de altura mínima de 50 centímetros y constituida por una malla de luz inferior a 2 centímetros.

El Programa de Vigilancia Ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

5. Protección atmosférica

Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre la cercana localidad de Zafrá y sobre

la edificación dispersa a lo largo del trazado, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos entre los que se desarrolla la actuación, se procederá al riego periódico de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a préstamos y a posibles vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

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

6. Prevención del ruido en áreas habitadas

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Se prestará especial atención a las siguientes zonas: enlace con la N-432 entre los puntos kilométricos 0,900 al 1,260, puntos kilométricos 3,100 al 3,400, enlace con la N-435r entre los puntos kilométricos 4,000 al 4,400 y puntos kilométricos 5,400 al 6,000.

Además de lo establecido en las condiciones 1.2 y 1.3 al respecto, el estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección necesarias para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

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

En las zonas residenciales, de acuerdo con lo establecido al respecto en el estudio de impacto ambiental:

Leq(siete horas-veintitrés horas) menor que 60 dB (A).
Leq(veintitrés horas-siete horas) menor que 50 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq(veinticuatro horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq(siete horas-veintitrés horas) menor que 55 dB (A).
Leq(veintitrés horas-siete horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq(veinticuatro horas) menor que 55 dB (A).

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

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

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

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en el entorno de las zonas habitadas, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

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

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

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

7. Medidas de protección del patrimonio cultural

En coordinación con la Consejería de Cultura y Patrimonio de la Junta de Extremadura se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado, y de las superficies destinadas a acoger preséptamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción y concluirán con la elaboración de una memoria de los trabajos en la que se incluya el inventario de los yacimientos localizados y su delimitación, la identificación y descripción de impactos y las propuestas de medidas correctoras. Estas medidas deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. El programa incluirá el control y seguimiento a pie de obra de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas. Todas estas labores se realizarán por equipos de arqueología cualificados, según lo establecido al respecto por la Consejería de Cultura y Patrimonio de la Junta de Extremadura.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención al entorno del punto kilométrico 2,700, por su cercanía al yacimiento arqueológico denominado «Torre de San Francisco».

El proyecto de construcción recogerá la reposición de la vía pecuaria denominada «Colada del Álamo». Dicha reposición, con base en la Ley 3/1995, de Vías Pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente en la Comunidad Autónoma de Extremadura, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquél.

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

Durante la fase de construcción y explotación de la nueva vía se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Se prestará especial atención durante la fase de construcción a las conexiones con la N-435r, con la travesía de la N-432 y con el ferrocarril de Mérida a Zafra. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de las infraestructuras de riego y caminos rurales, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos Zafra y Puebla de Sancho Pérez, de forma que se optimice el número de pasos, se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva. Asimismo las dimensiones de los pasos de los caminos rurales deberán permitir el tránsito de maquinaria agrícola.

Asimismo, se tomarán todas las medidas necesarias para asegurar el servicio de la conducción de agua que discurre entre Villafranca de los Barros y Zafra, atravesando la carretera actual en el punto kilométrico 69,200.

9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares

Según las previsiones del estudio existe un gran equilibrio entre los volúmenes de desmonte (328.401 m³) y terraplén (333.009 m³). Por ello, de ser necesaria la creación de vertederos se ubicarán, tal y como establece la propuesta de medidas protectoras y correctoras del estudio de impacto ambiental, en canteras para su relleno y restauración.

Las canteras utilizadas para la ejecución del proyecto deberán estar legalizadas y con planes de restauración aprobados.

Se considerarán como zonas de exclusión para la localización de instalaciones auxiliares y caminos de acceso, al menos, las siguientes: yacimientos arqueológicos, vías pecuarias, sierra de los Olivos y los Santos, sierra de Castellar y zonas de cultivo con olivos y viñedos.

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

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, enlases, obras de fábrica,

etcétera. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra, zonas de instalaciones auxiliares.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de sus implicaciones paisajísticas y la disponibilidad de tierra vegetal.

Además de lo establecido al respecto en la condición 2, las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén serán preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 2H:1V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Los tramos de carretera que queden fuera de servicio, en las zonas de los tres enlaces previstos, se reintegrarán al terreno natural, procediéndose a la demolición y retirada del firme existente, a su relleno para conseguir el relieve adecuado y a la plantación, en su caso, de especies vegetales similares a las existentes en el entorno.

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

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán 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 de la obra.

11. Seguimiento y vigilancia

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

El Programa de Vigilancia Ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

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

Objetivo del control establecido.
Actuaciones derivadas del control.
Lugar de la inspección.
Periodicidad de la inspección.
Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.
Umbral crítico para esos parámetros.
Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
Documentación generada por cada control.

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

La Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura como responsable de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras y correctoras, de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente Declaración. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El Programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del Director Ambiental de las Obras, certificando que el proyecto de construcción cumple la presente Declaración.

Plan de Seguimiento Ambiental, para la fase de obras, presentado por la Dirección de Obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

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

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

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

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

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

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

Medidas preventivas y correctoras, realmente ejecutadas, exigidas en las condiciones de la presente Declaración.

Programa de Vigilancia Ambiental para la fase de explotación.

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

Informe sobre la eficacia de las medidas de protección de la fauna a que se refiere la condición 4, para lo cual se establecerá un programa de seguimiento que permita comprobar el funcionamiento de las mismas.

Informe sobre los niveles de ruido realmente existentes en las áreas habitadas a que se refiere la condición 6 y, en su caso, medidas complementarias a realizar.

Informe sobre el estado, evolución y eficacia de las medidas correctoras para la defensa contra la erosión, la recuperación ambiental y la integración paisajística de la obra a la que se refiere la condición 7.

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

Del examen de esta documentación por parte de la Secretaría General de Medio Ambiente podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

12. Documentación adicional

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

Proyecto de adecuación ambiental del proyecto.
Medidas de protección y conservación de los suelos y la vegetación a que se refiere la condición 2.

Medidas de protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 3.

Proyecto de medidas de protección de la fauna a que se refiere la condición 4.

Medidas de protección atmosférica a que se refiere la condición 5.

Estudio acústico y proyecto de medidas de prevención del ruido en áreas habitadas a que se refiere la condición 6.

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

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

Estudio de localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares a que se refiere la condición 9.

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

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de la obra, a que se refiere la Condición 11.

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

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

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

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental, introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa 1.4, desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.
Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.
Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.
Informe del Órgano Ambiental de la Comunidad Autónoma.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre.

Madrid, 25 de junio de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Madrid).	X
Confederación Hidrográfica del Guadiana (Madrid).	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Extremadura (Badajoz).	
Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura (Badajoz).	
Consejería de Agricultura y Comercio de la Junta de Extremadura (Badajoz).	X
Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Extremadura (Badajoz).	X
Dirección General de Infraestructuras de la Junta de Extremadura (Badajoz).	
Presidencia de la Junta de Extremadura (Badajoz).	
Diputación Provincial de Badajoz.	X
Instituto Tecnológico y Geomínero de España (Madrid).	X
Instituto Universitario de Estudios Desarrollo Regional. Universidad de Extremadura (Badajoz).	
Servicio de Investigación Agraria de la Consejería de Agricultura y Comercio de la Junta de Extremadura (Badajoz).	
Cátedra de Botánica. Facultad de Ciencias de la Universidad de Extremadura (Badajoz).	
CODA (Madrid).	
AEDENAT (Madrid).	
Consejo Ibérico para la Defensa de la Naturaleza (Madrid).	
FAT (Madrid).	
ADENA (Madrid).	
SEO (Madrid).	
Asociación para Defensa de la Naturaleza de Extremadura (ADENEX) (Badajoz).	
CASE (Badajoz).	
Fondo Patrimonio Natural de Europa (Badajoz).	
Grupo Extremeño de Amigos de la Naturaleza (GEXAN) (Badajoz).	
Ayuntamiento de Zafra (Badajoz).	X
Ayuntamiento de los Santos de Maimona (Badajoz).	X
Ayuntamiento de Puebla de Sancho Pérez (Badajoz).	

El resumen del contenido medioambiental significativo de las contes- taciones a las consultas es el siguiente:

La Consejería de Agricultura y Comercio de la Junta de Extremadura indica que se debe cumplir lo que establece la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias.

La Consejería de Cultura y Patrimonio de la Junta de Extremadura indica la posible afección en el corredor 1 de un poblado calcolítico conocido como La Vigaría. Asimismo, señala la conveniencia de realizar, en el momento de la elaboración del proyecto, una prospección arqueológica para definir bien los yacimientos conocidos y los que puedan aparecer. Asimismo aporta un pliego de prescripciones técnicas al que deberá ajustarse su realización.

El Ayuntamiento de Santos de Maimona considera como más favorable el corredor 1, único que afecta a su término municipal. Indica que esta solución ocupará suelo no urbanizable y aboga por una adecuada solución del enlace sobre la N-435r, cuyo entorno podría configurarse como centro de futuras implantaciones de equipamientos generales y servicios de ámbito comarcal y mancomunados, por su estratégica ubicación entre los municipios de Los Santos, Zafra y Puebla.

Contestaciones recibidas fuera de plazo:

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza destaca que las obras proyectadas no ocupan ningún espacio protegido por la legislación vigente, ni se localizan áreas de interés para los elementos del medio natural, ni presencia permanente o esporádica de especies de fauna y flora amenazada ni incluida en Directivas o Convenios internacionales de Conservación.

Indica la existencia, en la parte común de los corredores 2 y 3, de determinados hábitats contemplados en la Directiva 92/43, situados aparentemente a suficiente distancia, pero que deberían considerarse en el estudio de impacto ambiental para minimizar las afecciones de carácter indirecto que pudieran aparecer.

Señala como más razonable el corredor 1 que, además de evitar la posible afección anterior, tampoco afecta al sistema hídrico.

La Consejería de Medio Ambiente, Urbanismo y Turismo señala al corredor 1 como el más viable, no afectando ningún corredor propuesto a zonas con valores ambientales singulares. Realiza finalmente algunas sugerencias: estudio del impacto sobre la vegetación de la Sierra de los Santos y Sierra de los Olivos, elaboración de un plan de restauración ambiental para conseguir la integración de la obra en el entorno.

El Área de Fomento de la Diputación de Badajoz indica que el corredor 2 afectaría a la carretera provincial BA-V-3012, pudiendo producir un cierto aislamiento de las dos poblaciones que une (Zafra y Puebla de Sancho Pérez) hoy apenas distanciadas unos 1.500 metros.

El Instituto Tecnológico y Geominero de España indica que se debe prestar especial atención a los siguientes aspectos: balance de tierras, importancia de los taludes generados, estudio de tipos de suelos afectados por las distintas alternativas, impactos por la posible apertura de canteras, análisis de aceptación social de las diversas alternativas.

El Ayuntamiento de Zafra acuerda en pleno informar favorablemente el corredor 1, por ser el que menor impacto ambiental produce, el más conveniente para el diseño de la ciudad y el menos gravoso económicamente.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

El estudio informativo tiene por objeto el desarrollo y análisis de las diferentes soluciones alternativas para el trazado de una variante de la carretera N-432 a su paso por el término municipal de Zafra (Badajoz). Con ello se pretende reducir la circulación en la actual travesía de Zafra, mejorando la fluidez del tráfico de paso (con un importante volumen de pesados) y la calidad de vida de los vecinos de este municipio.

Para esta actuación se proyecta una carretera convencional con una velocidad de proyecto de 100 kilómetros/hora, calzada de 7 metros y arce- nes de 1,5 metros. La variante contará con un control total de accesos.

En la fase A del estudio se plantean tres corredores, todos ellos con el mismo comienzo y final, denominados 1, 2 y 3.

El corredor 1 discurre, con una orientación noroeste-sureste, al norte de Zafra, entre esta localidad y la sierra de Los Olivos y de Los Santos.

En el corredor 2 rodea por el sur a Zafra, pasando entre esta localidad y la sierra de Castellar en su primera mitad y entre Zafra y Puebla de Sancho Pérez en la segunda.

El corredor 3 coincide en la primera parte con el anterior, pero a partir de aquí discurre también al sur de la localidad de Puebla de Sancho Pérez.

El corredor 3 es descartado para su desarrollo en fases posteriores por sus evidentes desventajas respecto a los otros dos. Se plantean con posterioridad 6 alternativas en el primer corredor y 2 en el segundo, de las que finalmente se desarrollan en la fase B del estudio la alternativa 1.4 en el corredor 1 y la 2.1 en el corredor 2.

La alternativa 1.4 tiene una longitud de 8,1 Km, parte del punto kilómetro 69+000 de la N-432 y finaliza en el punto kilométrico 77+670, con un trazado sensiblemente paralelo a la sierra de Los Olivos y de Los Santos. Cuenta con 3 enlaces, dos en los extremos de la actuación para conectarse con la actual travesía y uno en la zona central para conectar con la carretera N-435r, a la que cruza. El trazado tiene un radio mínimo de 1.000 metros, una pendiente máxima de 3,5 por 100 y exige la construcción de 12 estructuras de paso.

La alternativa 2.1 tiene una longitud de 10,177 kilómetros, con el mismo origen y final que la alternativa anterior. Rodea al municipio de Zafra por el sur y pasa entre este municipio y Puebla de Sancho Pérez. Tiene 4 enlaces, dos en los extremos para conectarse con la travesía y otros dos que se sitúan en los cruces con la N-435r y la B-V-3012. Su trazado tiene un radio mínimo de 1.000 metros, una pendiente máxima de 5 por 100 y requiere la construcción de 15 estructuras de paso.

El estudio informativo realiza la selección de alternativas en virtud de un análisis multicriterio en el que considera los siguientes aspectos: trazado, dificultad constructiva, funcionalidad, inversión, rentabilidad e impacto ambiental. Todos ellos se ponderan de la misma manera salvo el impacto ambiental que tiene un peso doble que el resto. El análisis multicriterio concluye con la elección de la alternativa 1.4 que supera a la 2.1 en todos los aspectos, por lo que es la seleccionada para su desarrollo posterior.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

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

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: clima, geología, geomorfología, hidrología superficial, hidrología subterránea, edafología, vegetación, fauna, paisaje, demografía, productividad sectorial, sistema territorial y patrimonio histórico-artístico.

Las alternativas se sitúan en una zona de morfología suave situada entre las sierras de los Olivos y Los Santos al noreste y la sierra de Castellar al oeste. Los aprovechamientos agrícolas de secano han hecho desaparecer prácticamente la vegetación natural que correspondería a este territorio. En los Montes de Maimona, destaca la vegetación de interés geobotánico, situada a más de un kilómetro de la alternativa propuesta. Desde el punto de vista faunístico no se presentan especies amenazadas.

Dentro del patrimonio cultural, en la zona se encuentra inventariada la Ermita de Belén del siglo XVI. Se han detectado un total de 14 yacimientos arqueológicos y existen un total de cinco vías pecuarias.

El estudio de impacto ambiental califica como severos los impactos que la construcción de la alternativa 2.1 provocaría sobre la propiedad, sobre el paisaje y sobre la arqueología.

Finalmente, con base a la afección a los suelos, cultivos, paisaje, ruido y arqueología, selecciona como mejor alternativa desde el punto de vista medioambiental a la 1.4.

El estudio termina con una propuesta de medidas preventivas y correctoras, un Programa de Vigilancia Ambiental y el Documento de Síntesis.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

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

La Confederación Hidrográfica del Guadiana indica la existencia de una conducción de agua entre Villafranca de los Barros y Zafra que atraviesa la carretera actual en el punto kilométrico 69,200.

La Entidad Pública Empresarial de Suelo (SEPES) indica que el enlace proyectado con la carretera N-435r, afectaría al acceso principal aprobado del polígono industrial «Los Caños» promovida por SEPES y actualmente en construcción. Dicha actuación se encuentra incluida en el plan parcial. Propone la construcción de un nuevo enlace que de salida a la actuación en el punto kilométrico 5+300 de la variante.

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias indica que aunque en la línea férrea Mérida-Zafra (inter-

ceptada por la variante), no se contemplan actuaciones a corto/medio plazo, el cruce deberá estar diseñado con gálibo para circulación en doble vía electrificada.

El Ayuntamiento de Zafra expone los movimientos que los enlaces no permiten y que no se tiene en cuenta la salida del polígono «Los Caños», prevista en el plan parcial.

«Mercantil Futur Zafra, Sociedad Limitada» manifiesta los problemas de acceso a su propiedad.

«Antonio Medina e Hijos, Sociedad Anónima», señala la afección a un pozo y red de distribución de agua de una viña de su propiedad, así como la pérdida de rentabilidad de la misma. Solicita la desestimación del trazado 1.4, propuesto en el estudio informativo.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

13850 *ORDEN de 20 de junio de 2001 de extinción y subsiguiente cancelación de la inscripción del Registro administrativo de entidades aseguradoras en la entidad «Hispanosan, Sociedad Anónima de Seguros» (en liquidación).*

Se ha presentado en esta Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, comunicación relativa a la disolución y liquidación de la entidad «Hispanosan, Sociedad Anónima de Seguros» (en liquidación).

De las comprobaciones efectuadas en el Registro Mercantil se desprende que la citada entidad ha concluido las operaciones de liquidación, por lo que cumple los requisitos establecidos en la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados.

En consecuencia, a propuesta de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, he resuelto:

Declarar la extinción y subsiguiente cancelación de la inscripción del Registro administrativo de entidades aseguradoras, previsto en el artículo 74 de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de la entidad «Hispanosan, Sociedad Anónima de Seguros» (en liquidación), con arreglo a lo establecido en el artículo 27.5 de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados.

Contra la presente Orden, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer con carácter potestativo recurso de reposición, en el plazo de un mes, contado a partir del día siguiente a la notificación de la misma. Asimismo se podrá interponer recurso contencioso-administrativo, en el plazo de dos meses, a partir del día siguiente a la notificación de la misma, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 25 y 46 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa de 13 de julio de 1998, según lo establecido en la disposición adicional novena de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.
Madrid, 20 de junio de 2001.—El Ministro, P. D. (Orden de 8 de noviembre de 2000), el Secretario de Estado de Economía, de la Energía y de la Pequeña y Mediana Empresa, José Folgado Blanco.

Ilma. Sra. Directora general de Seguros y Fondos de Pensiones.

13851 *ORDEN de 20 de junio de 2001 de extinción de la entidad «Mades Fondo Asegurador, Sociedad Anónima de Seguros» (en liquidación), y la subsiguiente cancelación de los asientos en el Registro administrativo de entidades aseguradoras.*

Por Resolución de esta Dirección General de fecha 23 de septiembre de 1992 se encomendó a la Comisión Liquidadora de Entidades Aseguradoras la liquidación de la entidad «Mades Fondo Asegurador, Sociedad Anónima de Seguros» (en liquidación).

Habiendo sido ultimado el proceso liquidatorio de la referida entidad, la Comisión Liquidadora de Entidades Aseguradoras solicita la extinción y subsiguiente cancelación de la inscripción en el Registro administrativo de entidades aseguradoras de la entidad «Mades Fondo Asegurador, Sociedad Anónima de Seguros» (en liquidación).

De la documentación que se adjunta a la solicitud formulada se desprende que se ha dado cumplimiento a los requisitos establecidos en la

Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, en relación con la liquidación de la entidad, procediendo, por tanto, declarar su extinción.

En consecuencia, a propuesta de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, he resuelto:

Declarar la extinción de la entidad «Mades Fondo Asegurador, Sociedad Anónima» (En liquidación) y la subsiguiente cancelación de los asientos en el Registro administrativo de entidades aseguradoras previsto en el artículo 74.1 de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, conforme a lo previsto en el artículo 27.5 de la citada Ley.

Contra la presente Orden, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer con carácter potestativo recurso de reposición, en el plazo de un mes, contado a partir del día siguiente a la notificación de la misma. Asimismo se podrá interponer recurso contencioso-administrativo, en el plazo de dos meses, a partir del día siguiente a la notificación de la misma, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 25 y 46 de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa de 13 de julio de 1998, según lo establecido en la disposición adicional novena de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.
Madrid, 20 de junio de 2001.—El Ministro, P. D. (Orden de 8 de noviembre de 2000), el Secretario de Estado de Economía, de la Energía y de la Pequeña y Mediana Empresa, José Folgado Blanco.

Ilma. Sra. Directora general de Seguros y Fondos de Pensiones.

13852 *RESOLUCIÓN de 14 de junio de 2001, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se autoriza la sustitución de la entidad depositaria de «Fondo Murcia IV, Fondo de Pensiones» y cambio de denominación del mismo.*

Por Resolución de 3 de septiembre de 1999 se procedió a la inscripción en el Registro Administrativo de Fondos de Pensiones establecido en el artículo 46 del Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones, aprobado por Real Decreto 1307/1988, de 30 de septiembre, de «Fondo Murcia IV, Fondo de Pensiones» (F0642), concurriendo como entidad gestora «Aseguradora Valenciana, Sociedad Anónima, de Seguros y Reaseguros» (G0070) y «Banco de Murcia, Sociedad Anónima» (D0155) como entidad depositaria.

La Comisión de Control del expresado Fondo con fecha 21 de marzo de 2001, acordó designar como nueva entidad depositaria a Caja de Ahorros de Valencia, Castellón y Alicante (Bancaja) (D0006) y cambiar la denominación por la de «Pensioval V, Fondo de Pensiones».

En aplicación de lo previsto en la vigente legislación de planes y fondos de pensiones y conforme al artículo 8 de la Orden de 7 de noviembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» del 10),

Esta Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones acuerda autorizar dicha sustitución.

Madrid, 14 de junio de 2001.—La Directora general, María Pilar González de Frutos.

13853 *RESOLUCIÓN de 18 de junio de 2001, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se autoriza la sustitución de la Entidad Depositaria del Fondo Prosperity Uno, Fondo de Pensiones.*

Por Resolución de 14 de febrero de 1997 se procedió a la inscripción en el Registro Administrativo de Fondos de Pensiones establecido en el artículo 46 del Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones, aprobado por Real Decreto 1307/1988, de 30 de septiembre, del Fondo Prosperity Uno, Fondo de Pensiones (F459), concurriendo como Entidad Gestora, «Prosperity, Sociedad Anónima, de Seguros de Vida y Pensiones» (G0157) y «Banco Urquijo, Sociedad Anónima» (D0047) como Entidad Depositaria.

La Comisión de Control del expresado Fondo, con fecha 20 de abril de 2001, acordó designar como nueva Entidad Depositaria a «Banco CDC Urquijo, Sociedad Anónima» (D0161).

En aplicación de lo previsto en la vigente legislación de Planes y Fondos de Pensiones y conforme al artículo 8.º de la Orden de 7 de noviembre de 1988 («Boletín Oficial del Estado» del 10), esta Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones acuerda autorizar dicha sustitución.

Madrid, 18 de junio de 2001.—La Directora general, María Pilar González de Frutos.

APÉNDICE Nº 3. APROBACIÓN DEL EXPEDIENTE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y DEL ESTUDIO INFORMATIVO



MINISTERIO DE FOMENTO



SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN

11

O F I C I O

S/REF.
N/REF.
FECHA 8 de octubre de 2001
ASUNTO

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN EXTREMADURA
Avda. de Europa, 1-7ª y 8ª Planta
06071 BADAJOZ



Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras por la que se aprueba el Expediente de Información Pública del Estudio Informativo EI1-E-25.C2 "Carretera N-432 de Badajoz a Granada pp.kk. 69,400 al 78,300. Variante de Zafra" BADAJOZ.

Adjunto se remite resolución del Excmo. Sr. Ministro, con firma delegada en el Ilmo. Sr. Secretario de Estado de Infraestructuras (Resolución Delegación de Atribuciones 30-05-1996) para su traslado por esa Demarcación a los Ayuntamientos afectados, con petición de exposición en el tablón de Edictos según se indica en el artículo 59.4 de la Ley 30/1992, de 26 de Noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y a todas las instituciones y particulares personados en el expediente de información pública, salvo Ministerio de Defensa, Dirección General de Ferrocarriles, Junta de Extremadura y Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a los que se realiza el traslado directamente desde esta Subdirección.

Asimismo se recuerda que la publicación de esta resolución en el BOE corresponde a esa Demarcación, de acuerdo con el escrito de 27 de septiembre de 2000 de la Dirección General de Carreteras.

En la comunicación se hará constar que, según el artículo 109.C de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo común, esta resolución pone fin a la vía administrativa.

EL JEFE DEL SERVICIO DE PLANEAMIENTO,



JRL

Pdo. Jesús Linares Sevillano

PASEO DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN

5/10/2001

Resolución de la Secretaría de Infraestructuras por la que se aprueba el Expediente de Información Pública del Estudio Informativo de clave EI-1-E-25.C2 "Carretera N-432 de Badajoz a Granada PP.KK. 69,400 al 78,300. Variante de Zafra". BADAJOZ

Visto el informe de la Dirección General de Carreteras sobre el estudio informativo de referencia y en uso de la competencia establecida en la Resolución de Delegación de Atribuciones de 30 de mayo de 1996 RESUELVO:

1. Declarar que el expediente de información pública reseñado en el asunto cumple con lo preceptuado en el artículo 3.2 del Real Decreto Legislativo 1302/86 de 28 de Junio, sobre Evaluación de Impacto Ambiental, así como el artículo 17 del Real Decreto 1131/88 de 30 de Septiembre, que aprueba el Reglamento para la ejecución del mencionado Real Decreto Legislativo, y los artículos 32, 33, 34 y 35 del vigente Reglamento de Carreteras (1812/1994 de 2 de septiembre).
2. Aprobar el expediente de información pública del estudio informativo de clave EI.1-E-25.C.2, y definitivamente el mismo seleccionando como alternativa a desarrollar la Solución 1.4 del estudio informativo con una longitud de 9.490 metros y un presupuesto de ejecución por contrata de 2.150 Mpta (del año 2001).
3. En los siguientes documentos que desarrollen la alternativa seleccionada se tendrán en cuenta las prescripciones siguientes:
 - 3.1 Las establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental de fecha 25 de junio de 2001 (publicación en el B.O.E. de 17 de julio de 2001).
 - 3.2 Durante la redacción del Proyecto de Construcción se analizará en contacto con SEPES la previsión de tráfico que pueda ser captado por el Polígono Industrial Los Caños y en caso necesario se estudie el diseño de un nuevo enlace cuya ubicación y tipología se justificará.
 - 3.3 Durante la redacción del Proyecto de Construcción se estudiará de forma detallada la reposición de accesos, considerando la posibilidad de diseñar una glorieta en la confluencia de ramales del enlace "A" Zafra Norte, así como un nuevo ramal de giro a derecha "Zafra - Sevilla" con el objeto de permitir los movimientos a Badajoz y Sevilla por la variante.
 - 3.4 Durante la redacción del Proyecto de Construcción se contactará con RENFE debido a la afección de la solución propuesta con una línea ferroviaria en explotación.

PASEO DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID

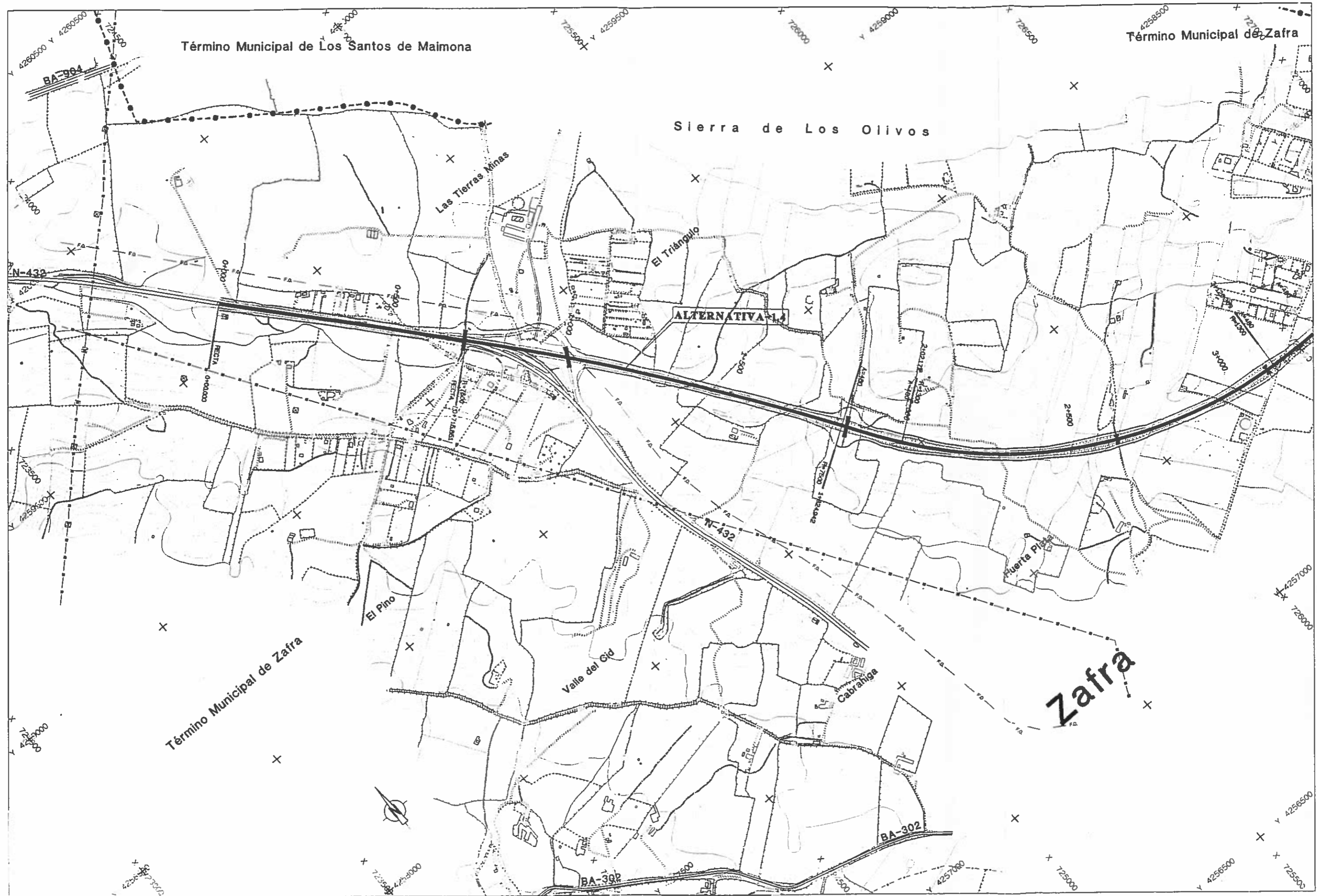


- 3.5 Se realizarán las reposiciones de caminos y servicios afectados de acuerdo con el Ayuntamiento y Organismos afectados.
- 3.6 Durante la redacción del Proyecto de Construcción se realizarán los ajustes puntuales de trazado que sean posibles para minimizar las afecciones.

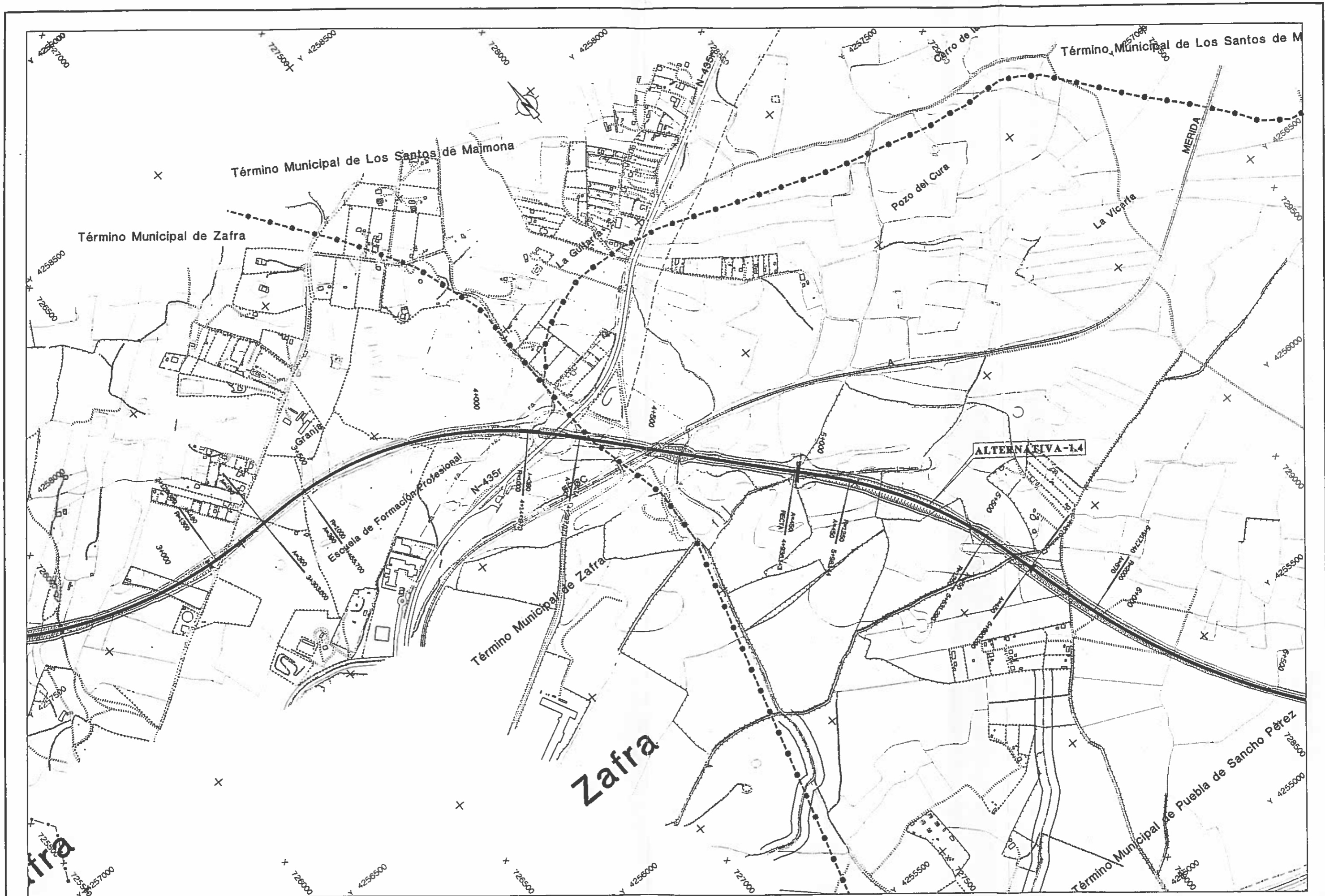
Madrid, 5 de octubre de 2001
EL EXCMO. SR. MINISTRO DE FOMENTO
P.D.(Resolución Delegación de Atribuciones 30-05-1996)
EL EXCMO. SR. SECRETARIO DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS,

Benigno Blando

Fdo.: Benigno Blando Rodríguez



MINISTERIO DE FOMENTO	SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS	DEMARCACION DE CARRETERAS DEL ESTADO EN EXTREMADURA AREA DE PLANEAMIENTO, PROYECTOS Y OBRAS	grupación de ingenieros, s.a. estudios y proyectos	EL INGENIERO AUTORIZADO F. GARCÍA CORDERO	EL INGENIERO ENCARGADO DEL ESTUDIO N. BECERRA ROMERO	EL INGENIERO ENCARGADO DEL DISEÑO R. DÍAZ FRANCO	ESCALA EN METROS 1:5000 1:5000 ORIGINAL EN A3	TÍTULO: ESTUDIO INFORMATIVO VARIANTE DE POBLACION. N-432 DE BADAJOZ A GRANADA PK.69,4 AL 78,3. TRAMO: ZAFRA.	CLAVE: ELI-E-25 C2	NÚM. 1.3.1 HOJA 1 DE 3	DESCRIPCION: PLANTA DE ALTERNATIVAS ALTERNATIVA 1.4 (roja)	FECHA: MARZO-98 Nº PÁG.



MINISTERIO DE FOMENTO	SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS	DEMARCACION DE CARRETERAS DEL ESTADO EN EXTREMADURA AREA DE PLANEAMIENTO, PROYECTOS Y OBRAS	agrupación de ingenieros, s.a. <small>estudios y proyectos</small>	EL INGENIERO AUTOR: F. GARCÍA CUINTERO	EL INGENIERO COORDINADOR: N. BERCO ROMERO	EL INGENIERO COLABORADOR: F. DÍAZ FRANCO	ESCALA EN METROS: 1:5000 1:5000 GRIBBULES A 3	TITULO: ESTUDIO INFORMATIVO VARIANTE DE POBLACION: N-432 DE BADAJOZ A GRANADA PK.69.4 AL 78.3. TRAMO: ZAFRA	CLAVE: EL1-E-25.C2	NO: 13.1 HOJA 2 DE 3	DESIGNACION: PLANTA DE ALTERNATIVAS ALTERNATIVA 1.4 [roja]	FECHA: MARZO-98 No PAO
				No PAO								



MINISTERIO DE FOMENTO	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES	DEMARCACION DE CARRETERAS DEL ESTADO EN EXTREMADURA	agrupación de ingenieros, s.a. estudios y proyectos	EL INGENIERO AUTÓR	EL INGENIERO DE ESTUDIOS	ESCALA EN METROS 1:5000 1:5000 (0 50 100 150)	TÍTULO: ESTUDIO INFORMATIVO VARIANTE DE POBLACION: N-432 DE BADAJOZ A GRANADA PK.89,4 AL 78,3. TRAMO: ZAFRA	CLAVE	Nº	DESIGNACION	FECHA
	DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS	AREA DE PLANEAMIENTO, PROYECTOS Y OBRAS		F. GARCIA CUADERO	H. ESPINO RODRIGO			R. DIAZ FRANCO	ELI-E-25 C2	1.3.1	PLANTA DE ALTERNATIVAS ALTERNATIVA 1.4 (trojal)

APÉNDICE Nº 4. ORDEN DE ESTUDIO 23-BA-3440



23-BA-3440

**Resolución de la Dirección General de Carreteras, por delegación en la Subdirectora General de Planificación, por la que se autoriza:
Orden de Estudio. Proyecto de Construcción:
"Variante de Zafra".
Red de Carreteras del Estado.
BADAJOZ**

Con objeto de desarrollar la solución seleccionada en la aprobación definitiva del estudio informativo EI1-E-25.C.2, examinada la propuesta formulada por la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura, así como el informe elaborado sobre su contenido por el Servicio de Planeamiento de la Subdirección General de Planificación, RESUELVO:

Que, bajo la dirección de la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura, sea redactado el siguiente Estudio:

Tipo: Proyecto de Construcción: 23-BA-3440.

Situación: Carretera N-432 de Badajoz a Granada.
Tramo: Variante de Zafra.
Puntos kilométricos aproximados: del p.k. 69,400 al p.k. 78,300.
Longitud aproximada: 8,1 km.
Tramo de inventario afectado: 432.2.

Clase: Variante de población.

Objeto del estudio:

Desarrollar, con el grado de detalle exigible a un proyecto de construcción, la solución seleccionada en la aprobación definitiva del estudio informativo EI1-E-25.C.2.



23-BA-3440

Características:

Velocidad de proyecto: 100 km/h.

Calzada: 7,00 m.

Arcenes: 1,50 m.

Restantes características: Las establecidas por la vigente Norma 3.1-IC. para una carretera convencional de velocidad de proyecto 100 km/h. (C-100).

Instrucciones particulares:

1. El proyecto deberá cumplimentar las prescripciones establecidas en la aprobación definitiva del estudio informativo de clave EI1-E-25.C.2.
2. El proyecto deberá incluir un documento, denominado "Análisis Ambiental", en el que se identificarán, describirán y valorarán los problemas ambientales y en el que, asimismo, se proyecten y presupuesten las medidas correctoras que se derivan de la DIA formulada sobre el estudio informativo EI1-E-C.2.
3. Las propiedades colindantes no tendrán acceso directo a la variante, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 28.4 de la vigente Ley de Carreteras.
4. Se incluirá el proyecto de adecuación de la carretera N-432 entre los puntos de inicio y final de la nueva variante, con objeto de promover su posterior entrega al Ayuntamiento de Zafra en el momento en que este tramo adquiera la condición de vía urbana.
5. En relación con la instrucción particular precedente, se deberá promover un acuerdo previo entre el órgano cedente y el cesionario sobre los términos en los que deberá producirse la cesión.
6. El proyecto de adecuación de la travesía se referirá exclusivamente al acondicionamiento de aquellos tramos de la Red de Carreteras del Estado que vayan a ser objeto de la cesión, no pudiendo incluir en los mismos ningún tipo de actuación sobre bienes de titularidad ajena a la del propio Estado

Asistencia Técnica:

Se autoriza, previo cumplimiento del Artículo 203 de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, la Asistencia Técnica que, en su caso, sea necesaria para la redacción de este Proyecto.

23-BA-3440

Programación del proyecto:

Doce (12) meses a partir de la firma del contrato de la Asistencia Técnica.

Presupuesto aproximado de ejecución por contrata de las obras:

De acuerdo con las valoraciones del estudio informativo, para la solución seleccionada en su aprobación definitiva, el presupuesto aproximado de ejecución por contrata de las obras, en precios del año 2001, es de dos mil ciento cincuenta (2.150) millones de pesetas (12.921.760 euros).

Este Proyecto, una vez redactado conforme a lo establecido en la presente Orden de Estudio, será remitido para su supervisión a la Subdirección General de Proyectos de la Dirección General de Carreteras.

Madrid, 30 de noviembre de 2001
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS



P.D. LA SUBDIRECTORA GENERAL DE PLANIFICACIÓN
Fdo.: M^a Ángeles Yáñez Hernández
P.D. (Resolución de Atribuciones 12-01-94)

APÉNDICE Nº 5. RECEPCIÓN DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE CLAVE 23-BA-3440



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN DE
CARRETERAS DEL ESTADO
EN EXTREMADURA

ACTA DE RECEPCIÓN

CLAVE: TP-503/02 (23-BA-3440)
Referencia de la I.G.A.E.: 200806008

De los trabajos relativos al CONTRATO DE CONSULTORÍA Y ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REDACCIÓN DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN . VARIANTE DE ZAFRA. CARRETERA N-432, DE BADAJOZ A GRANADA. PP.KK. 69,400 AL 78,300. PROVINCIA DE BADAJOZ.

ASISTENTES AL ACTO

EL REPRESENTANTE DE LA ADMINISTRACIÓN CONTRATANTE:

El Ingeniero Jefe del Servicio de Planeamiento, Proyectos y Obras de la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura.

Fdo: D. Antonio Ruiz-Roso Gómez

POR LA INTERVENCIÓN GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO:

El Interventor Regional de la Delegación de Economía y Hacienda en Badajoz.

Fdo: Roberto Carballo Parejo

EL ASESOR DE LA INTERVENCIÓN:

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos de la Confederación Hidrográfica del Guadiana.

Fdo: D. José Martínez Jiménez

EL INGENIERO DIRECTOR DEL CONTRATO:

D. Manuel Lozano Jiménez

POR LA EMPRESA ADJUDICATARIA:

D. José Carlos Dompablo Ferrándiz

D. Juan Carlos Cruz Barroso

CORREO ELECTRÓNICO

demarcacion.extremadura@fomento.es

DATOS DEL CONTRATO

Sistema de contratación:	Concurso.
Adjudicación del contrato:	27.09.2004
Aplicación presupuestaria:	17.38.513D.611
Número de expediente:	3.30.03.06.34400
Codificación:	2003.17038,3616.00
Presupuesto indicativo de licitación:	
Presupuesto líquido de adjudicación:	
Empresa adjudicataria:	INCOYDESA e IBERVIAS, S.L. (U.T.E.)
Fecha firma del contrato:	20.12.2004
Fecha terminación prevista:	19.08.2005
Fecha terminación vigente:	19.08.2005
Presupuesto líquido vigente:	

Reunidos en las dependencias de la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura en Badajoz, las personas relacionadas al margen proceden al reconocimiento de los trabajos contratados presentados por el adjudicatario, a los efectos de llevar a cabo, si procede, su recepción.

Solicitando de la Intervención General de la Administración del Estado, el nombramiento del representante para la recepción, el citado centro fiscal, mediante escrito con rereferencia nº 200806008 que se adjunta a la presente Acta, acuerda DESIGNAR representante.

El Ingeniero Director expone que los trabajos se han realizado conforme al Pliego de Prescripciones Técnicas del Contrato y las directrices impartidas, habiéndose entregado por el adjudicatario los documentos exigidos en dicho Pliego, así como realizado satisfactoriamente los trabajos y operaciones objeto del contrato.

Inspeccionada por los asistentes la documentación presentada, la encuentran satisfactoria y ajustada a las condiciones contractuales.

AVDA. DE EUROPA, 1
06071 BADAJOZ
TEL: 924 97 90 00
FAX: 924 24 61 22



El representante de la Intervención General de la Administración del Estado, en sus funciones de fiscalización de la inversión realizada, de acuerdo con el artículo 28 del R.D. 2188/1995, de 28 de diciembre, comprueba la inversión realizada, asesorado por el facultativo nombrado al efecto, encontrándola conforme.

El representante de la Administración contratante designado para esta recepción, solicita de los asistentes que manifiesten cuanto estimen conveniente, en relación con el acto que se está realizando y las actuaciones llevadas a cabo y que les interese que figuren en el acta.

Terminado el reconocimiento, coincidiendo en que los trabajos han sido correctamente realizados, el representante de la Administración contratante, previa conformidad de los asistentes, da por recibidos los trabajos, levantándose a tal efecto la presente acta, dando de esta forma cumplimiento a lo dispuesto en la cláusula 60 el vigente Pliego de Cláusulas Administrativas Generales para la Contratación de Estudios y Servicios del Ministerio de Fomento (Orden de 8 de marzo de 1972, publicado en el B.O.E. de 30 de marzo de 1972), la cual suscriben en Badajoz, en decuplicado ejemplares, en la ciudad de Badajoz a 17 de diciembre de 2008.

APÉNDICE Nº 6. ORDEN DE ESTUDIO 23-BA-4110



Resolución de la Dirección General de Carreteras por la que:

- Se anula la orden de estudio de clave 23-BA-3440 "Variante de Zafra"

- se autoriza la Orden de Estudio: Proyecto de Construcción 23-BA-4110: "VARIANTE DE LA N-432 EN ZAFRA"

Red de Carreteras del Estado. BADAJOZ

La variante de de la N-432 en Zafra ha sido objeto del estudio informativo EI1-E-25.C2C. Dicho estudio fue aprobado provisionalmente el 28 de diciembre de 1999. Posteriormente fue sometido a un trámite de información pública y a un procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Tras la emisión de la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental el estudio fue aprobado definitivamente el 5 de octubre de 2001, resultando seleccionada la alternativa denominada "Solución 1.4".

Con objeto de desarrollar la citada solución, la Dirección General de Carreteras autorizó la redacción de un proyecto de construcción de clave 23-BA-3440. Dicho proyecto fue redactado en el año 2005, pero no llegó a ser aprobado.

La solución para la variante quedó en suspenso dado que existía la posibilidad de que dicha variante no fuese necesaria, al haberse incluido en el PEIT la ejecución de una autovía entre Badajoz-Córdoba-Granada por el itinerario de la N-432. Sin embargo, el estudio informativo de esta autovía propone un trazado al norte de Los Santos de Maimona que no afectaría a la funcionalidad de la variante de Zafra. En todo caso, es previsible que, debido a la situación presupuestaria actual, la ejecución de la autovía se retrase, considerándose más necesario para la Red de Carreteras del Estado el actuar para eliminar la travesía de la carretera N-432 a su paso por Zafra, que cuenta con una IMD superior a los 15 000 vehículos/día.

Todo ello hace que se considere necesario desbloquear el proyecto paralizado de la variante de Zafra, habiéndose concluido que resulta inviable técnicamente el aprobar el proyecto redactado en el año 2005, que ha quedado obsoleto tanto por la normativa a aplicar como por su presupuesto y su alcance. Por ello, se ha valorado la mejor solución para proseguir con la tramitación de la variante el redactar un nuevo proyecto de construcción como desarrollo de la solución seleccionada en el estudio informativo, debidamente actualizada al momento presente, aprovechando lo que corresponda del proyecto ya redactado.

Es por ello que la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura ha elaborado una propuesta para la redacción de un nuevo proyecto actualizado, como desarrollo de la solución definitivamente seleccionada para la variante de Zafra, y que es la que da lugar a la presente Orden de Estudio.



A la vista de lo anterior, **RESUELVO:**

Anular la orden de estudio de clave 23-BA-3440 "Variante de Zafra"

Que, bajo la dirección de la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura sea redactado el siguiente proyecto:

Tipo y clave: Proyecto de Construcción, 23-BA-4110.
Situación: Carretera N-432, de Badajoz a Granada.
Tramo: Variante de Zafra.
Longitud aproximada: 7,9 km.

Clase: Variante de población.

Objeto del estudio: Desarrollar con el grado de detalle exigible a un proyecto de construcción la solución seleccionada en la aprobación definitiva del estudio informativo EI1-E-25.C2 para la variante de la N-432 en Zafra

Contenido: El proyecto de construcción contendrá los documentos especificados en el artículo 27 del Reglamento General de Carreteras. Asimismo, se tendrán en cuenta las Recomendaciones de la Dirección General de Carreteras para la redacción de este tipo de estudios y, en cualquier caso, lo que se determine en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares que sirva de base para su redacción. Previamente al proyecto de construcción se redactará el correspondiente proyecto de trazado.

Características:

- Velocidad de proyecto: 100 km/h.
- Calzada: 7,0 metros.
- Arcenes: 1,5 metros.
- Restantes características: Las establecidas por la Norma 3.1-IC para una carretera convencional de velocidad de proyecto 100 km/h (C-100).

Instrucciones particulares:

1. En la redacción del proyecto se tendrán en cuenta los parámetros y el espíritu de la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia de la ejecución de las obras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.
2. Aunque ya existe una declaración de impacto ambiental favorable sobre el estudio Informativo EI-E-25.C2C, se realizará, dado el tiempo transcurrido desde su formulación, una consulta al Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino que bien confirme la validez de dicha declaración o bien establezca la necesidad de iniciar un nuevo procedimiento tendente a obtener una nueva declaración de impacto ambiental.

En el caso de que el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino determine la necesidad de un nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental, dicho procedimiento se llevará a cabo con una primera fase del proyecto de construcción considerado como proyecto de trazado, al objeto de que finalmente, una vez formulada la correspondiente declaración de impacto ambiental, se redacte un documento final, el

23-BA-4110



proyecto de construcción propiamente dicho, que recogiendo la solución definitiva pueda ser supervisado y aprobado, y que sirva de base a la posterior contratación y ejecución de las obras.

El proyecto de construcción incluirá un anejo de Integración Ambiental en el que se analizará la adecuación ambiental del trazado a lo dispuesto en la declaración de impacto ambiental del estudio informativo y se proyectarán y valorarán las medidas preventivas y correctoras oportunas.

3. De acuerdo con lo establecido en el artículo 28 de la vigente Ley de Carreteras, las propiedades colindantes no tendrán acceso directo a la nueva carretera.

4. Se estudiará con detalle la reposición de caminos, vías pecuarias, accesos, servidumbres y servicios que resulten afectados, incluyendo en el estudio las actuaciones que se estimen necesarias para su correcta reposición. En la redacción del proyecto quedará explícito que la reposición de infraestructuras o servicios no modifica la titularidad de los mismos.

5. Se mantendrá la coordinación adecuada con los Ayuntamientos afectados, así como con el resto de Entidades y Organismos que pudieran verse afectados o que puedan aportar datos de interés a la redacción del proyecto. En particular, se mantendrán los contactos oportunos con ADIF en relación con la afección a una línea ferroviaria existente y en explotación.

6. Al objeto de contribuir a la mejora de la seguridad vial de los ciclistas y de acuerdo con los objetivos y directrices del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), se analizará la compatibilidad de las actuaciones a proyectar con los usos ciclistas que puedan entrar en conflicto con ellas. Se citan, como ejemplo, las afecciones a otras carreteras en enlaces y la accesibilidad a pasos superiores e inferiores.

7. Se analizará la viabilidad y necesidad de modificar la disposición de enlaces respecto a la prevista en el estudio informativo, de acuerdo con las necesidades actuales o futuras de movilidad del entorno, compatibles con la concepción de la variante como parte de la Red de Carreteras del Estado.

8. Se estudiará la posibilidad de diseñar una glorieta en la confluencia de los ramales del enlace Zafra Norte, así como un nuevo ramal de giro a la derecha (Zafra-Sevilla) con objeto de permitir los movimientos a Badajoz y Sevilla por la variante.

Programación para la redacción del estudio: Se estima necesario un plazo de veinticuatro (24) meses para la redacción del proyecto, contados a partir de la firma del correspondiente contrato de servicios.

Asistencia Técnica: Se autoriza, previa justificación de la necesidad e idoneidad del contrato conforme al artículo 22 de la Ley 30/2007, de Contratos del Sector Público, la asistencia técnica que, en su caso, resulte necesaria para la redacción del estudio.


Presupuesto aproximado: Se estima como presupuesto base de licitación aproximado el de **DIECISIETE MILLONES NOVECIENTOS CINCUENTA MIL EUROS (17.950.000 €)**, incluyendo el concepto de IVA (18%).

23-BA-4110




El proyecto, una vez redactado conforme a lo establecido en la presente orden de estudio, será remitido para su supervisión a la Subdirección General de Estudios y Proyectos de la Dirección General de Carreteras.

Conforme:
Madrid, 18 de noviembre de 2011
LA SUBDIRECTORA GENERAL DE ESTUDIOS Y PROYECTOS


Fdo.: María José Rallo del Olmo

Aprobado:
Madrid, 18 de noviembre de 2011
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS


Fdo.: José María Pertierra de la Uz

APÉNDICE Nº 7. INFORME SOBRE EL DISEÑO DEL ENLACE CON LA CARRETERA EX101 DE LA JUNTA DE EXTREMADURA



MINISTERIO
DE FOMENTO



SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS
DEL ESTADO EN EXTREMADURA

O F I C I O

S/REF:

N/REF: 23-BA-4110

FECHA: 7 de abril de 2016

ASUNTO: SOLICITUD INFORME SOBRE DISEÑO DE ENLACE CON CARRETERA EX101.
REDACCIÓN DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN "VARIANTE DE ZAFRA. CARRETERA N-432
DE BADAJOZ A GRANADA, PK 69,400 AL 78,300. PROVINCIA DE BADAJOZ. CLAVE: 23-BA-
4110."

JUNTA DE EXTREMADURA
CONSEJERÍA DE ECONOMÍA E INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
Servicio de Infraestructuras Viarias
Avenida de las Comunidades, s/n
06800 Mérida (Badajoz)

Estimados señores:

Se encuentra actualmente en fase de redacción el "Proyecto de Trazado y Construcción de la Variante de Zafra. Carretera N-432 de Badajoz a Granada, pk 69,400 al 78,300. Provincia de Badajoz", bajo la dirección de la Demarcación de Carreteras del Estado de Extremadura.

Dicho Proyecto prevé un enlace entre la variante y la carretera autonómica EX101 (de la N-630 a Fregenal de la Sierra por Zafra) al norte de Zafra, ya previsto en el Estudio Informativo El.1-E-C.25 "Carretera N-432, de Badajoz a Granada. Variante de Zafra (Badajoz)" aprobado definitivamente con fecha 5 de octubre de 2001.

Una vez analizados los diversos condicionantes presentes, en especial los derivados del planeamiento urbanístico de Zafra (toda vez que el enlace se sitúa en terrenos limítrofes con el suelo declarado urbanizable), y habiendo mantenido los oportunos contactos a nivel técnico a fin de proporcionar toda la información relevante desde la Dirección del Proyecto a ese Servicio, se ha llegado a la consideración de cuatro alternativas viables para el diseño de dicho enlace (cuyos correspondientes planos de planta sobre fotografía aérea se adjuntan al presente escrito).

Dadas las repercusiones de dicho enlace sobre la funcionalidad y tráfico de la carretera EX101, se ruega a ese Servicio sea emitido informe técnico sobre el diseño del citado enlace, incluyendo la consideración sobre la alternativa más conveniente de entre las estudiadas.

Quedamos a su disposición para cualquier aclaración o ampliación de información.

Sin otro particular, se despide atentamente,

EL INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
DIRECTOR DEL PROYECTO

Fdo.: Antonio Muriel Barriuso

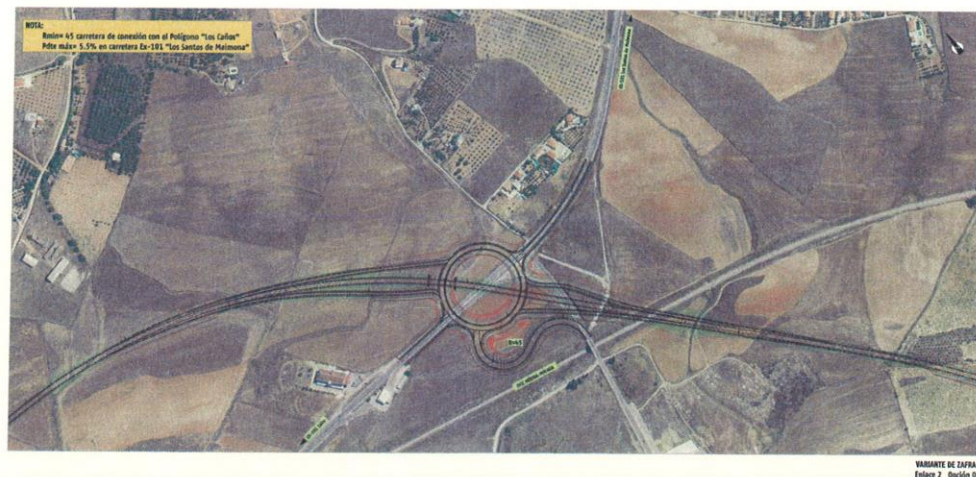
MINISTERIO DE FOMENTO
Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura
UNIDAD DE CARRETERAS DE CÁCERES
A/A: D. JOSÉ MANUEL BLANCO SEGARRA
Avda. de Europa, 1, 7
06071 BADAJOZ

ASUNTO: Informe sobre diseño de enlace con carretera EX-101. Redacción del proyecto de construcción "Variante de Zafra. Carretera N-432, de Badajoz a Granada, p. k. 69+400 al 78+300. Provincia de Badajoz. Clave: 23-BA-4110"..

Con fecha 12 de abril de 2016 ha tenido entrada en el Servicio de Infraestructuras Viarias de la Junta de Extremadura la solicitud de informe sobre el diseño de enlace de la carretera estatal N-432 con la carretera autonómica EX-101, dentro del proyecto de construcción de nueva variante a Zafra, tal como se indica en el asunto.

Dicho escrito se acompañaba con las cuatro opciones estudiada para el enlace citado.

De acuerdo a las reuniones celebradas, se les confirma que la opción aceptable para esta Administración es la "0".



Sin embargo, en la concepción definitiva del enlace en la fase de redacción del proyecto de construcción, deberán tenerse en cuenta las siguientes consideraciones buscando la mejor satisfacción de las mismas:

- Los parámetros de trazado, tanto en alzado como en planta, deberán cumplir, como no puede ser de otra forma, la Instrucción de Trazado teniendo en cuenta la importancia de la EX-101, carretera de categoría básica de la Junta de Extremadura.
- El diseño adoptado deberá permitir, con un trazado suficiente, el inicio de una posible duplicación de calzada de la propia EX-101 partiendo de la glorieta del enlace. Para ello se tendrá en cuenta la existencia de edificaciones en la parte exterior a la variante de la N-432, lo que implicará desplazar la glorieta hacia el sur para que haya espacio para la salida de la duplicación y el ramal de salida de la N-432.
- El acceso al polígono, forzado por el aprovechamiento de una estructura existente, condiciona de manera muy desfavorable la glorieta del enlace, desplazándolo hacia las edificaciones antes citadas y perjudicando el futuro trazado de la posible duplicación de la EX-101. Por ello, dicho acceso a la glorieta debe replantearse o directamente eliminarse, proyectando un nuevo acceso desde otro lugar, de manera que la concepción global del enlace no se supedita a él.

Toda variación que se realice al enlace propuesto debe informarse a esta Administración previamente a la aprobación definitiva del mismo en la fase de redacción.

Mérida, 16 de mayo de 2016.

EL INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
JEFE DEL SERVICIO DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

Fdo.: Pedro A. Rodríguez Izquierdo





MINISTERIO DE FOMENTO



SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN EXTREMADURA

O F I C I O

S/REF:
N/REF: 23-BA-4110
FECHA: 11 de octubre de 2016

JUNTA DE EXTREMADURA
CONSEJERÍA DE ECONOMÍA E INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
Servicio de Infraestructuras Viarias
Avenida de las Comunidades, s/n
06800 Mérida (Badajoz)

ASUNTO: DISEÑO DE ENLACE CON CARRETERA EX101. REDACCIÓN DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN "VARIANTE DE ZAFRA. CARRETERA N-432 DE BADAJOZ A GRANADA, PK 69,400 AL 78,300. PROVINCIA DE BADAJOZ. CLAVE: 23-BA-4110."

En respuesta a su informe de fecha 16 de mayo de 2016, en el que se planteaban una serie de consideraciones sobre la propuesta previa de esta Demarcación acerca del diseño del referido enlace, se efectúa nueva propuesta que esta Dirección del Proyecto considera que atiende a las consideraciones mencionadas.

Se adjuntan planos de planta correspondientes a dicha nueva propuesta, rogando a ese Servicio sea emitido nuevo informe técnico sobre el diseño del citado enlace, dadas las repercusiones del mismo sobre la funcionalidad y tráfico de la carretera EX101.

En particular, esta Dirección del Proyecto entiende que dicha propuesta satisface adecuadamente las consideraciones planteadas relativas a la posible duplicación de calzada de la EX101, así como al acceso al Polígono Industrial Los Caños de Zafra. Asimismo, la propuesta planteada cuenta con la aprobación de otros organismos afectados, como el Ayuntamiento de Zafra y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Quedamos a su disposición para cualquier aclaración o ampliación de información.

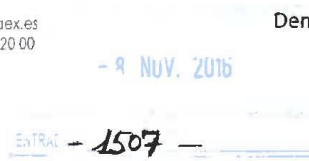
Sin otro particular, se despide atentamente,

EL INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
DIRECTOR DEL PROYECTO

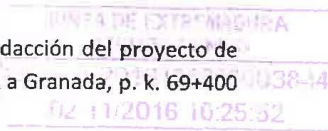


Fdo.: Antonio Muriel Barriuso

MINISTERIO DE FOMENTO
Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura
UNIDAD DE CARRETERAS DE CÁCERES
A/A: D. JOSÉ MANUEL BLANCO SEGARRA
Avda. de Europa, 1, 7
06071 BADAJOZ



ASUNTO: Informe sobre diseño de enlace con carretera EX-101. Redacción del proyecto de construcción "Variante de Zafra. Carretera N-432, de Badajoz a Granada, p. k. 69+400 al 78+300. Provincia de Badajoz. Clave: 23-BA-4110"..



Con fecha 17 de octubre de 2016 ha tenido entrada en el Servicio de Infraestructuras Viarias de la Junta de Extremadura la solicitud de nuevo informe sobre el diseño de enlace de la carretera estatal N-432 con la carretera autonómica EX-101, dentro del proyecto de construcción de nueva variante a Zafra, tal como se indica en el asunto.

A dicho escrito se acompaña dos planos de la solución de enlace mediante paso superior de la N-432 sobre glorieta distribuidora a la que acceden tanto los cuatro ramales de la N-432, como la EX-101 y un nuevo acceso al polígono industrial Los Caños de Zafra, mediante una nueva estructura sobre el ferrocarril de Mérida a Zafra.

En dicho diseño se han tenido en cuenta las diferentes consideraciones ya emitidas en el informe de 16 de mayo de 2016.

Sin embargo, en la concepción definitiva del enlace en la fase de redacción del proyecto de construcción, deberán tenerse en cuenta las siguientes consideraciones buscando la mejor satisfacción de las mismas:

- En la definición del proyecto se habrá de tener en cuenta la zona de dominio público de la EX-101 a los efectos de que se tenga en cuenta en la reposición de caminos, pues en el plano se aprecia que uno de ellos se encuentra demasiado cerca.

- Por ello, en las expropiaciones a realizar el nuevo enlace, se deberá tener en cuenta las necesarias para la constitución del dominio público de la carretera EX-101 en el zona que se le afecte.
- El acceso del camino hacia la gasolinera en la EX-101 deberá reconsiderarse pues no parece una solución razonable.
- Será preciso realizar una completa delimitación de competencias del enlace proyectado. Dicha delimitación deberá acordarse antes de la definitiva aprobación del proyecto e incluirse en éste. En todo caso, la glorieta y los dos emboquillados de la EX-101 hasta que ésta adquiera una plataforma constante, serán de titularidad estatal. Respecto al acceso al polígono industrial Los Caños de Zafra corresponderá su titularidad al Ministerio de Fomento o a la Administración que acuerde su cesión, pero que en ningún caso será competencia de la Junta de Extremadura.
- En la escueta documentación remitida no se incluyen los perfiles longitudinales, ni soluciones de drenaje y todo aquéllos otros para la correcta definición del proyecto, por lo que esta Administración entiende que para la elaboración del informe definitivo será preciso contar con la completa definición del enlace.

Por todo ello, esta Administración considera aceptable la solución propuesta con los condicionantes previamente indicados, quedando a la espera de poder emitir el informe definitivo una vez definido completamente el enlace.

Mérida, 2 de noviembre de 2016.

EL INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
JEFE DEL SERVICIO DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

Fdo.: Pedro A. Rodríguez Izquierdo.

APÉNDICE Nº 8. INFORME SOBRE EL DISEÑO DEL ENLACE SUR DE ZAFRA DE LA MANCOMUNIDAD DEL RÍO BODIÓN

Mancomunidad Río Bodión

Avda. de los Cameranos, s/n
06300. Zafra
Teléfono/Fax: 924 55 01 46
gerente@mriobodion.com



D. José Manuel Blanco Segarra
Ingeniero Jefe de la Demarcación de
Carreteras del Estado en Extremadura
Avda. de Europa, 1
06071 BADAJOZ

Estimado Sr.:

Teniendo conocimiento desde la Mancomunidad Río Bodión del proyecto "Trazado y Construcción variante de Zafra, Carretera N-432 de Badajoz a Granada. PP.kk A 78.", a través del documento ambiental inicial de dicho proyecto publicado en la sede electrónica del órgano ambiental <http://www.magrama.gob.es/es/>, desde los servicios técnicos de la Oficina de Gestión Urbanística se emite informe sobre la justificación de la conveniencia para los intereses de los municipios integrantes en la misma del enlace Sur de Zafra (enlace 3) de la alternativa 2 previsto en dicho proyecto.

Sin otro particular, atentamente



En Zafra, a 14 de diciembre de 2015

Fdo.: Lorenzo Suárez González
Presidente de la Mancomunidad Río Bodión



MANCOMUNIDAD Río Bodión

oficina de gestión urbanística, vivienda, arquitectura y territorio

15/MRB/01.AT

INFORME SOBRE JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA DEL ENLACE 3 DE LA ALTERNATIVA 2 DEL PROYECTO "TRAZADO Y CONSTRUCCIÓN VARIANTE DE ZAFRA, CARRETERA N-432 DE BADAJOZ A GRANADA. PP.KK A 78"

1. OBJETO DEL INFORME

A solicitud del Presidente de la Mancomunidad de Municipios Río Bodión, se redacta el presente informe que pretende justificar la conveniencia para los intereses de los municipios integrantes en dicha Mancomunidad del enlace Sur de Zafra (enlace 3) de la alternativa 2 previsto en el proyecto "Trazado y Construcción variante de Zafra, Carretera N-432 de Badajoz a Granada. PP.kk A 78."

2. INFORME

En el documento ambiental inicial del Proyecto de "Variante de Zafra. Carretera N-432 de Badajoz a Granada, Pk 69,400 Al 78,300. Provincia de Badajoz", que se encuentra publicada en la sede electrónica del órgano ambiental <http://www.magrama.gob.es/es/>, se concluye que desde el punto de vista ambiental, de acuerdo a al análisis de impactos realizado se puede considerar que la Alternativa 2 es mejor ambientalmente que la Alternativa 1 dado que el impacto acústico en la fase de explotación será menor, al haberse diseñado su trazado lo más alejado técnicamente posible de las viviendas diseminadas en el entorno de la nueva variante. En todo caso conviene señalar que, como consecuencia del diseño de los enlaces "A" ZAFRA NORTE y "C" ZAFRA SUR, que en la Alternativa 2 tienen una mayor funcionalidad que la Alternativa 1 al permitir los movimientos de los vehículos en ambos sentidos de la nueva variante, la Alternativa 2 presenta una serie de inconvenientes que podrán ser minimizados con la adopción de las medidas preventivas y correctoras adecuadas.

En la descripción del trazado se indica que este gira a la izquierda mediante una alineación curva de radio 2.300 m hasta conectar con la N-432 en el P.K. 7+887,546, punto final del trazado donde se ha proyectado otro enlace, el Enlace Sur de Zafra (Enlace 3), que se caracteriza por ser de tipo diamante con pesas (Fig. 1)

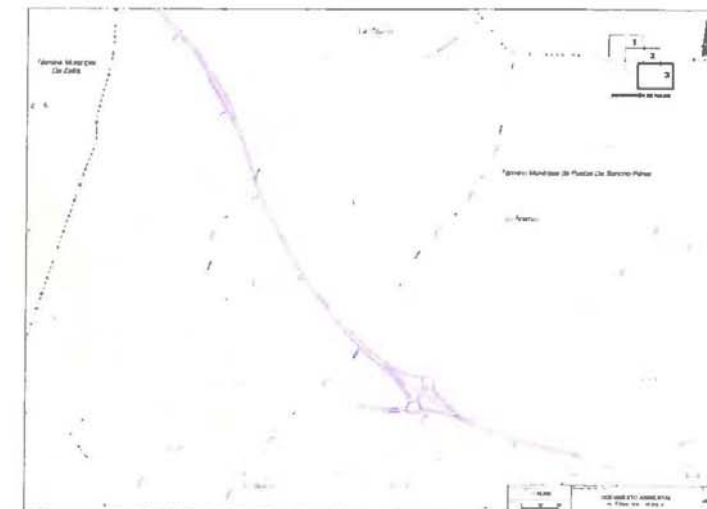


Fig. 1. Plano del Enlace 3 (Zafra Sur) de la Alternativa 2



Revisado dicho documento, desde la Oficina de Gestión Urbanística de la Mancomunidad Río Bodión justifica la mayor funcionalidad del enlace previsto en la alternativa elegida en base a los puntos que se enumeran a continuación, como la opción más favorable dentro del ámbito de la Mancomunidad, y más concretamente la que más beneficia a los municipios de Zafra, Puebla de Sancho Pérez, Medina de las Torres y Valencia del Ventoso, todos pertenecientes a ella.

- Descongestión del núcleo urbano de Zafra

De no realizarse el enlace completo (tal como completa la alternativa 2) persistiría el flujo actual de tráfico en el núcleo urbano de Zafra, tanto en la propia N-432, como en el itinerario urbano de acceso a la misma, al continuarse en la necesidad de verse obligados a circular a los vehículos provenientes de la Carretera BA-160 desde Puebla de Sancho Pérez, por el mismo itinerario actual, hasta alguno de los otros enlaces a la nueva variante propuesta.

Este es el recorrido preferente no solo de los vehículos procedentes de Puebla de Sancho Pérez, sino también de Medina de las Torres y Valencia del Ventoso. Los tres municipios en su conjunto suman una población de 6.200 habitantes según el INE. Además, es también una ruta alternativa usada con frecuencia por los habitantes de Bodonal de la Sierra (1.093 según INE).

Este itinerario tiene un punto muy conflictivo en el cruce con las vías del tren, donde los vehículos circulan bajo el puente del ferrocarril. Este paso, debido a su ancho insuficiente, impide la circulación de dos vehículos a la vez que pretendan circular en sentido contrario, por lo que necesariamente se producen situaciones de detención de la circulación y de tiempos de espera, alternativamente en ambos sentidos.



Fig. 2. Punto conflictivo de la ruta actual (paso bajo el ferrocarril)

Esto se agrava habitualmente en horas punta los días laborales, puesto que es un paso obligado de muchos de los vehículos de trabajadores de la zona industrial de la ciudad, donde se encuentran el Polígono Industrial Municipal, el Polígono Industrial Los Caños y la empresa internacional Deutz Díter, con varios centenares de trabajadores en plantilla. Esta confluencia supone continuos atascos en este punto, originándose colas de vehículos que llegan hasta los cruces próximos, tanto hasta la Avenida de la Estación, como hasta la propia rotonda de la N-432.



Al tráfico actual habría que añadir el que se producirá por el previsible aumento de población en la zona sur de la ciudad de Zafra, con bastante suelo urbano aún sin edificar y donde el planeamiento actual y el futuro prevén el desarrollo de sectores residenciales.

Además, la situación de este punto empeora durante la celebración de la feria internacional ganadera, donde se suceden circunstancias extremas, referidas tanto al tráfico peatonal, como de vehículos de todo tipo, el no disponer de esa salida en el enlace 3, supondría una merma en la pretendida mejora del tráfico por la zona urbana, y prácticamente persistir en las actuales circunstancias, sin una mejora significativa que podría resultar con un enlace completo.

- Ruta alternativa hacia Badajoz desde Puebla de Sancho Pérez, Medina de las Torres y Valencia del Ventoso.

Como se ha indicado anteriormente, las poblaciones de Puebla de Sancho Pérez, Medina de las Torres y Valencia del Ventoso tienen como salida directa hacia Badajoz el paso bajo la vía del tren.

En el borrador del Avance del Plan General Municipal de Puebla de Sancho Pérez, que se adjunta como anexo, se propone la realización de una nueva vía de aproximadamente 1,8 km que conectaría directamente el municipio de Puebla de Sancho Pérez por el este con la variante de Zafra. Este itinerario no se podría realizar si el tipo de enlace de la variante no permitiese el cambio de sentido en dirección Badajoz.

Esta ruta se convertiría en prioritaria para los recorridos hacia Badajoz y hacia la zona norte de Zafra desde los tres municipios. De esta forma además de descongestionar Zafra y reducir un punto crítico (paso del ferrocarril), también se aliviaría de tráfico gran parte de la travesía de Puebla de Sancho Pérez, al desviar los flujos procedentes de Medina de las Torres y Valencia del Ventoso hacia Zafra y Badajoz. En conjunto se reducirían la distancia y sobre todo los tiempos a recorrer al evitar los tramos urbanos.

- Enlace directo a las principales áreas industriales y terciarias.

En el radio de 2,5 km se sitúan las principales áreas industriales del ámbito comarcal: Polígono Industrial Municipal, el Polígono Industrial Los Caños y la empresa internacional Deutz Díter en Zafra, y los sectores de suelo industrial SAU P1, SAU P3, La Hermosa (industrial y terciario) y las unidades de actuación de usos industrial UE-8, UE-9 y UE-10 en Puebla de Sancho Pérez. Entre todas, tanto las existentes como las previstas, suponen una superficie industrial y terciaria de 240 hectáreas.

El enlace propuesto permitiría convertirse en un punto alternativo de salida hacia Badajoz desde los polígonos industriales de Zafra, que en algunos puntos se convertiría en prioritario. Y sería un punto de interconexión interno entre todas las áreas industriales.

Además, la ruta descrita en el punto anterior sería una vía directa para las áreas industriales del núcleo urbano Puebla de Sancho Pérez (UE-8, UE-9 y UE-10) y favorecería la posición estratégica de dichas zonas, actualmente con una conexión deficitaria con las vías principales de comunicación.



MANCOMUNIDAD Río Bodión

oficina de gestión urbanística, vivienda, arquitectura y territorio

3. CONCLUSIONES

Tras lo anteriormente expuesto desde la Mancomunidad de Municipios Río Bodión se ve prioritario que se opte por el enlace sur de la variante de la N-432 de Zafra que **permita los movimientos de los vehículos en ambos sentidos**, con el fin de descongestionar las travesías de Zafra y Puebla de Sancho Pérez, reducir el impacto de un punto crítico en la circulación urbana de Zafra (paso bajo la vía del tren), y mejorar la conexión de las áreas industriales con las principales vías de comunicación y entre ellas.

En Zafra, a 14 de diciembre de 2015

Fdo.: Álvaro Casallo Mariscal
Arquitecto-Director OGU VAT
Mancomunidad Río Bodión



MANCOMUNIDAD Río Bodión

oficina de gestión urbanística, vivienda, arquitectura y territorio

ANEXO I

Borrador del Avance del PGM de Puebla de Sancho Pérez

**APÉNDICE Nº 9. INFORME SOBRE EL DISEÑO DEL ENLACE CON LA CARRETERA EX101 Y EL ACCESO AL POLÍGONO INDUSTRIAL LOS CAÑOS DEL
AYUNTAMIENTO DE ZAFRA**



Excmo. Ayuntamiento
de
Zafra
(Badajoz)



CÉDULA DE NOTIFICACIÓN

Por medio del presente pongo en su conocimiento que la Junta de Gobierno Local, en sesión ordinaria celebrada el pasado día 13 de diciembre, adoptó entre otros el siguiente acuerdo:

II.- CORRESPONDENCIA, DISPOSICIONES E INFORMACIÓN GENERAL.

⇒ Ministerio de Fomento, Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura (6.430/16), remitiendo para su consideración por este Ayuntamiento, el diseño de enlace del "Proyecto de trazado de construcción de la variante de Zafra. Carretera 432 de Badajoz a Granada, pk 69,400 al 78,300 , provincia de Badajoz Clave: 23-BA-4110".

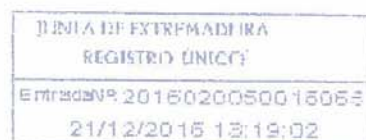
La Junta de Gobierno acordó prestar conformidad a los informes emitidos al respecto por los Servicios Técnicos Municipales y remitirlos a la Demarcación de Carreteras.

Contra el presente acuerdo, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponer el interesado, con carácter potestativo, en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente a su notificación, recurso de reposición ante esta Junta de Gobierno Local, sin perjuicio de que pueda impugnarse directamente, en el plazo de dos meses, ante el Orden Jurisdiccional Contencioso-Administrativo, de acuerdo con lo establecido en los artículos 8 y 10 de la Ley 29/1998 de 13 de julio, reguladora de dicha Jurisdicción. No obstante, podrá interponer cualquier otro recurso que estime procedente, incluso el extraordinario de revisión en los supuestos que proceda.

Lo que comunico a Vd. para su conocimiento y efectos oportunos.
En Zafra a 19 de diciembre de 2016

EL SECRETARIO

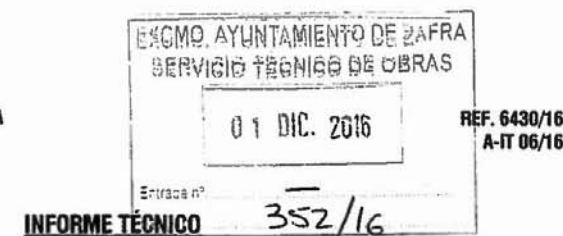
Fdo. Pedro José García Flores.



Ministerio de Fomento, Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura
Avda. de Europa nº 1, planta 7
BADAJOZ



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ZAFRA
Servicio Técnico de Obras



I. ANTECEDENTES

Se presenta propuesta de ENLACE CON CARRETERA EX101 Y ACCESO POLÍGONO INDUSTRIAL "LOS CAÑOS", correspondiente a la REDACCIÓN DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN "VARIANTE DE ZAFRA. CARRETERA N-432 DE BADAJOZ A GRANADA, PK 69,400 AL 78,300. PROVINCIA DE BADAJOZ.

II. INFORMA QUE

En relación con la propuesta remitida a los Servicios Técnicos se hacen las siguientes consideraciones:

- Primero.** El trazado conecta con el vial de acceso al polígono mediante una rotonda, lo que supone una mayor agilidad en la circulación
- Segundo.** El acceso al Polígono "Los Caños", se hace mediante una doble calzada, lo que aunque actualmente no resultaría operativo, sí permitiría un posible desdoblamiento en el vial principal del polígono en un futuro si se estimase conveniente, que de otro modo estaría limitado.

En conclusión, se CONSIDERA UNA INTERVENCIÓN CONVENIENTE Y ÓPTIMA, a juicio del técnico que suscribe el informe.

En Zafra a 1 de diciembre de 2016.

El Arquitecto Municipal.

Manuel Valenzuela Salamanca





EXCMO. AYUNTAMIENTO
DE ZAFRA
SERVICIOS TÉCNICOS

REF: SE-1016

ASUNTO: Escrito presentado por Demarcación de Carreteras del Estado de Extremadura, solicitando informe técnico sobre la nueva conexión al Polígono Industrial Los Caños, de la Variante de Zafra, carretera N-432.

Sobre el asunto de referencia, éste técnico informa, que a mediados del mes de Octubre, se recibió en éste Ayuntamiento, escrito y planos remitidos por la empresa GETINSA-PAYMA, S.L., acompañando proyecto de reforma de la instalación de alumbrado público de la conexión de la nueva carretera de circunvalación norte con el polígono industrial Los Caños, y solicitando su conformidad o reparos.

Tras analizar el nuevo estudio presentado, se observó la implantación de una nueva rotonda, de un diámetro exterior aproximado de 30 metros, (no se adjuntaron planos de detalle acotados) la cual se pretendía iluminar con 4 luminarias desde el centro y columna de 12 metros.

Este tipo de rotondas, necesita para una correcta iluminación una columna de 18 metros, y un mínimo de 6 focos. Se realizó informe recomendando que se estudie la instalación de un alumbrado perimetral exterior a la rotonda en lugar de los focos centrales, y que se presentase un estudio luminotécnico.

Por lo expuesto se emitió informe desfavorable sobre la iluminación proyectada y fue remitido a la empresa Getinsa-Payma s.l..

Con esta salvedad, y mientras se cumplan los niveles mínimos de iluminación y uniformidad indicados por la legislación vigente, en la ejecución final, éste técnico considera adecuado el trazado proyectado.

Zafra, 12 de Diciembre de 2016

El Ingeniero Técnico Industrial Municipal:

Fdo. Andrés Pró Muñoz.
Ingeniero Mecánico

Sistema de Registro Único de la Junta de Extremadura
C.A.D. ZAFRA
Oficina N.º 020

Día: 21/12/2016

Unidad Administrativa Destino MF50101 - DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

Núm. de Registro	Fecha de Registro	Origen	Asunto	Resumen
2016020050016065	E 21/12/2016 13:19:02	06300 - AYUNTAMIENTO DE ZAFRA	ES - REMITIENDO ESCRITO	RDO CEDULA NOTIFICACION

"Este escrito producirá los efectos de comunicación de la anotación correspondiente en el registro de esta oficina, conforme a lo previsto en el artículo 38, apartado 2 de la Ley 30/92 de 26 de Noviembre."

Fdo.: Natividad Gordillo Ortiz

JUNTA DE EXTREMADURA
REGISTRO ÚNICO
Salida Nº 2016020050005322
22/12/2016 08:35:07

JUNTA DE EXTREMADURA

APÉNDICE Nº 10. INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN
Y MEDIO AMBIENTE

6292 Resolución de 17 de junio de 2016, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Trazado y construcción de la variante de Zafra, carretera N-432 de Badajoz a Granada, puntos kilométricos 69,400 al 78,300 (Badajoz).

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en su artículo 7.2 prevé los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada por el órgano ambiental a los efectos de determinar que el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, o bien, que es preciso el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario regulado en la Sección 1.ª del Capítulo II, del Título II, de la Ley, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El proyecto Trazado y construcción de la Variante de Zafra, carretera N-432 de Badajoz a Granada, pp.kk. 69,400 al 78,300 (Badajoz) se encuentra encuadrado en el artículo 7.2. apartado a), los proyectos comprendidos en el anexo II, de la Ley de evaluación ambiental.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

1. Antecedentes. Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo.

Con fecha 17 de julio de 2001 se publica en el Boletín Oficial del Estado (BOE), número 170, la Resolución de 25 de junio de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental favorable del Estudio Informativo Carretera N-432, de Badajoz a Granada, puntos kilométricos 69,400 al 78,300. Variante de Zafra. Badajoz.

Con fecha 10 de noviembre de 2001 se publica en el BOE, número 270, la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, de 5 de octubre de 2001, por la que se aprueba el expediente de información pública y se aprueba definitivamente el citado Estudio Informativo, seleccionando como alternativa a desarrollar la Solución 1.4.

La aprobación del Proyecto de Construcción de la Variante de Zafra queda en suspenso tras la autorización, el 13 de diciembre de 2004, de la orden de estudio del Estudio Informativo Autovía A-81 Badajoz-Córdoba-Granada. Tramo: Badajoz-Espiel, pues uno de los posibles corredores de la autovía, a su paso por Zafra, coincidía sensiblemente con el trazado de la variante. No obstante, la actual redacción del Estudio Informativo de la mencionada autovía A-81 propone su paso al norte de la localidad de Los Santos de Maimona, no afectando, por tanto, al corredor seleccionado de la Variante de Zafra.

Con fecha 18 de noviembre de 2011, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, emite una nueva orden de estudio del proyecto de Construcción variante de Zafra, carretera N-432, de Badajoz a Granada, pp.kk. 69,400 al 78,300, el cual desarrolla la solución seleccionada en la aprobación definitiva del Estudio Informativo (Solución 1.4).

Dado el tiempo transcurrido sin que se haya acometido la ejecución de las obras de la Variante de Zafra, y en vista de que la mencionada declaración de impacto ambiental se encuentra caducada, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, con fecha 14 de mayo de 2015, inicia un nuevo trámite de evaluación de impacto ambiental simplificada.

El proyecto tiene como objeto la construcción de una variante de población en la carretera N-432, entre los pp.kk. 69+400 y 78+300, mediante un nuevo tramo de carretera

cve: BOE-A-2016-6292
Verificable en <http://www.boe.es>

convencional, de un carril por sentido, que permita la circunvalación de Zafra y la supresión de la actual travesía por la zona urbana del municipio.

El trazado previsto en el presente proyecto coincide con la alternativa seleccionada (Solución 1.4) en la citada declaración de impacto ambiental (Resolución de 17 de julio de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente).

El proyecto, con la alternativa finalmente seleccionada tras el proceso de evaluación, presenta las siguientes características:

Longitud aproximada: 7.887 m.
Velocidad de proyecto: 100 km/h.
Anchura de la calzada: 7 m (2 carriles de 3,5 m).
Arcenes: 1,50 m.
Bermas: 1,00 m.
Radio máximo: 7.500 m.
Radio mínimo: 1.000 m.
Pendiente máxima: 3,7%.
Enlaces:

Enlace Norte de Zafra (de tipo diamante con pesas).
Enlace con EX-101 (con glorieta a distinto nivel).
Enlace Sur de Zafra (de tipo diamante con pesas).

Principales estructuras:

Pasos superiores (3).
Pasos inferiores (6).

La actuación proyectada se localiza dentro de los términos municipales de Zafra y Puebla de Sancho Pérez, discuriendo muy próxima al de Los Santos de Maimona, en la provincia de Badajoz.

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

2. Tramitación y consultas.

Con fecha 14 de mayo de 2015, se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural documento ambiental del proyecto, al objeto de que se formule el informe de impacto ambiental. El 11 de junio de 2015 se inicia, por parte de esta misma Dirección General, la fase de consultas previas en relación al proyecto.

En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una <X> aquellos que han emitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA) . . .	-
Confederación Hidrográfica del Guadiana	X
Subdelegación del Gobierno en Badajoz	-
Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía del Gobierno de Extremadura	X
Dirección General de Agricultura y Ganadería de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía del Gobierno de Extremadura	-
Dirección General de Carreteras y Obras Hidráulicas de la Consejería de Fomento, Vivienda, Ordenación del Territorio y Turismo del Gobierno de Extremadura	-
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Educación y Cultura del Gobierno de Extremadura	X
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)	-
Diputación Provincial de Badajoz	X

cve: BOE-A-2016-6292
Verificable en <http://www.boe.es>

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Los Santos de Maimona (Badajoz)	-
Ayuntamiento de Puebla de Sancho Pérez (Badajoz)	X
Ayuntamiento de Zafra (Badajoz)	X
SEO/Birdlife	-
Ecologistas en Acción de Extremadura	-
Asociación para la Defensa de la Naturaleza y los Recursos de Extremadura (ADENEX)	-

El contenido ambiental más significativo de las respuestas a las consultas realizadas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Guadiana indica que la infraestructura proyectada cruzaría el arroyo del Rincón, el arroyo Casablanca y un arroyo innominado tributario de la Rivera de Zafra, pertenecientes a la Masa de Agua Superficial (MASp) Rivera del Playón, por lo que cualquier actuación dentro del Dominio Público Hidráulico (DPH) requerirá autorización administrativa previa, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento del DPH (RD 849/1986, de 11 de abril).

Por otro lado, propone una serie de medidas de carácter general para la protección del DPH y el mantenimiento y el correcto funcionamiento hidrológico-hidráulico, así como otras medidas más específicas, entre las que destacan:

Se recomienda la adopción de pilas de sección circular. Si esto no fuera posible, deberá maximizarse el ancho efectivo (libre) de la sección transversal del cauce.

Se debe garantizar el mantenimiento de la red fluvial actual, minimizando las alteraciones de caudal durante la ejecución de las obras, y sin que se produzca alteración entre el régimen de caudales anterior y posterior a la ejecución.

Los ríos y arroyos funcionan como corredores ecológicos y de biodiversidad, por lo que siempre se debe respetar su continuidad, tanto lateral como longitudinal. En este sentido, recomienda que toda obra transversal a cauce se diseñará para evacuar la avenida correspondiente a un periodo de retorno mínimo de 500 años en régimen natural.

En las zonas próximas a los cauces, durante la ejecución de las obras se deben instalar las oportunas barreras de retención de sedimentos.

Todas las actuaciones que se lleven a cabo en el DPH y sus zonas próximas, estarán acompañadas de las oportunas medidas de restauración, tanto de la vegetación, como de los relieves alterados, a realizar de forma inmediata a la terminación de las obras.

Las labores de restauración de cauces y riberas mediante plantaciones se deberán llevar a cabo con vegetación autóctona, en forma de bosquetes, evitando las plantaciones lineales.

La Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Extremadura, señala que no es necesario que el proyecto sea sometido a evaluación de impacto ambiental ordinaria, toda vez que la Variante de Zafra ya obtuvo declaración de impacto ambiental favorable, y no se prevé que el proyecto cause impactos ambientales significativos, siempre que se cumplan las medidas preventivas y correctoras contempladas en la documentación ambiental, así como las siguientes medidas propuestas por dicho organismo:

Previamente a la instalación de instalaciones auxiliares, parque de maquinaria, acopios, ejecución de préstamos, desmontes, terraplenes, arranque y/o corta de arbolado, etcétera, será necesario obtener las correspondientes autorizaciones ante el órgano competente.

El arbolado autóctono existente en la zona de actuación se deberá respetar siempre y cuando no interfiera en las obras a ejecutar, en cuyo caso, los pies de arbolado autóctono deberán ser trasplantados, a la mayor brevedad posible, a un lugar cercano, preferiblemente en terrenos expropiados de las márgenes de la vía. Dicho trasplante se

realizará entre los meses de noviembre y marzo, manteniendo estos espacios asistidos durante los siguientes 5 años a la plantación.

Durante la fase de explotación, se procederá a la eliminación de las especies exóticas invasoras que, de forma alarmante, están proliferando en varios puntos próximos a la vía prevista.

En las labores de desbroce, se evitarán los tratamientos con herbicidas en las márgenes de la carretera, cunetas, taludes, glorietas, etc., sustituyéndose por actuaciones manuales, siempre que el terreno lo permita, o por desbroces mediante métodos mecánicos en la época adecuada.

Los movimientos de tierras, voladuras, desbroces o actividades que generen un ruido excesivo se ejecutarán preferentemente fuera del periodo comprendido entre 15 de marzo y 15 de junio, especialmente para voladuras y desbroces. En el caso de que se requiera actuar fuera de la traza y en estas fechas, se deberá contar con un estudio previo con muestreo de especies reproductoras de aves estepáricas, como el aguilucho cenizo.

En los pasos de agua, se recomienda sustituir, en el mayor número posible, los caños proyectados por marcos de 1x1 m que faciliten su función como pasos de fauna, minimizando el riesgo de barrera física y elevada mortalidad de fauna de este tipo de infraestructura.

Los taludes deberán ser firmes y con pendientes suaves para evitar derrumbes y colmataciones de los desagües.

Se realizará la retirada de escombros y limpieza y adecuación de los terrenos afectados por las obras.

Se utilizarán barreras y filtros de contención para evitar el arrastre de sedimentos en los cursos fluviales durante el periodo de obras.

Para los cruces de cursos de agua temporales o permanentes:

En los puentes o conducciones se dejará el lecho natural, o bien los marcos dispondrán su losa en el curso por debajo del lecho natural.

En los badenes, se evitarán descálces en los estribos, dejando el afirmado con una sección transversal cóncava y escolleras en las márgenes.

La Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural del Gobierno de Extremadura, en su primer informe de 18 de agosto de 2015, informa favorablemente del proyecto, siempre y cuando se cumplan las medidas preventivas previstas en la documentación ambiental, así como las medidas correctoras propuestas por dicho organismo, entre las que destacan:

Se realizará un seguimiento intensivo de todas las obras y actuaciones a realizar en las zonas próximas a los yacimientos y hallazgos arqueológicos detectados durante los trabajos de prospección arqueológica (YAC72969, YAC 72972, YAC72975 y YAC72978).

Se llevará a cabo un control y seguimiento arqueológico permanente y a pie de obra, por parte de técnico arqueólogo especializado, de todos los movimientos de tierra en cotas bajo rasante natural que conlleve la ejecución de las obras, incluidos los caminos de acceso, acopios, obras auxiliares, etc.

Si como resultado del control arqueológico se confirmara la existencia de restos arqueológicos que pudieran verse afectados por el proyecto, se procederá de forma inmediata a la paralización de las obras y al balizamiento de la zona de afección y se realizará una primera aproximación cronocultural de los restos, poniendo en conocimiento de estos hechos al organismo autonómico competente, quien podrá establecer el desarrollo de un plan de excavaciones arqueológicas conforme a lo establecido en la legislación vigente.

La Diputación Provincial de Badajoz no realiza ninguna consideración al proyecto.

El Ayuntamiento de Puebla de Sancho Pérez informa que el proyecto no causará efectos ambientales significativos, teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor.

El Ayuntamiento de Zafra no realiza ninguna alegación al respecto.

Como consecuencia de las consultas y del análisis realizado, con fecha 15 de octubre de 2015, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural solicita al promotor si procede modificar el proyecto, con objeto de incorporar al mismo las medidas adicionales y recomendaciones planteadas por los distintos organismos que han participado durante la fase de consultas.

Con fecha 5 de enero de 2016, se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural respuesta del promotor donde asume las consideraciones y las medidas preventivas y correctoras adicionales propuestas por los distintos organismos que han participado durante la fase de consultas, las cuales serán incorporadas al proyecto constructivo.

Por otro lado, en relación con la Vía de la Plata, el promotor remite y asume las medidas propuestas en un segundo informe de la Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural del Gobierno de Extremadura, de 5 de noviembre de 2015, en el que además de mantener las medidas previstas en su primer informe, señala que el desarrollo de la obra puede afectar a la calzada romana Vía de la Plata en el p.k. 2+750, en un tramo donde tan sólo se conservan vestigios de la misma a nivel indiciario, por lo que será necesario llevar a cabo en dicho punto una intervención arqueológica, empleando la metodología de excavación establecida por dicha Dirección General, con objeto de delimitar la extensión de los posibles restos, caracterizar el contexto arqueológico de los hallazgos, recuperar las estructuras conservadas, conocer la funcionalidad de sus distintos elementos y establecer tanto su encuadre cultural como su enmarque cronológicos.

3. Análisis según los criterios del anexo III.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Características del proyecto:

El proyecto consiste en la construcción de una nueva variante de población en la carretera N-432, de aproximadamente 7,9 km de longitud, que permita la circunvalación de Zafra, reduciendo el tráfico de vehículos a través del casco urbano de dicho municipio.

Con el fin de compensar los movimientos de tierras generados, el promotor contempla la reutilización de las tierras sobrantes procedentes de los desmontes para el relleno de los tramos que discurren en terraplén.

El balance de tierras asociado al proyecto se describe a continuación:

Tierra vegetal: 55.000 m³.
Desmontes: 385.000 m³.
Terraplén: 450.000 m³.
Suelo seleccionado: 57.000 m³.
Suelo estabilizado: 41.000 m³.
Firme: 61.500 m³.
Volumen de sobrantes: 150.000 m³.

Los préstamos necesarios para la capa de coronación en terraplenes (tanto para suelo seleccionado como estabilizado) y formación de cuñas de transición, procederán, preferentemente, de zonas actualmente en explotación, legalizadas y con planes de restauración aprobados. Tras estudiar la capacidad de acogida del territorio, el promotor también propone la apertura de un nuevo préstamo situado en la margen izquierda de la nueva vía, en el entorno del p.k. 5+000.

El volumen de material excavado en los trabajos de desmonte no apto para su reutilización en el terraplén, será utilizado en el relleno de los huecos del préstamo mencionado anteriormente. Asimismo, para el depósito del resto de tierras sobrantes, el promotor propone una parcela en la margen derecha, en el entorno del p.k. 4+300, con un

superficie aproximada de 2,5 ha que hace posible el vertido de entre 100.000 y 125.000 m³, suficiente para albergar el resto del volumen de material de rechazo generado por la obra. Esta parcela propuesta se trataría de un antiguo vertedero, el cual presenta un sellado deficiente con numerosos restos de escombros y residuos.

La apertura del préstamo y/o utilización del vertedero propuestos, los cuales se disponen fuera de las zonas de exclusión con presencia de acuíferos, márgenes fluviales, zonas con vegetación arbórea, de interés arqueológico o elevado valor ecológico o paisajístico, etc., contarán con la correspondiente tramitación previa de autorización ante el organismo autonómico competente. Asimismo, tras la ejecución de las obras, se procederá a su restauración para su adaptación a las características paisajísticas y naturales del entorno.

Durante la ejecución de los trabajos se generarán diferentes tipos de residuos procedentes de actividades de diversa naturaleza, por lo que se realizará una identificación de todos los materiales existentes y se realizará un tratamiento y gestión selectiva de los mismos.

Los materiales procedentes de demolición (firmes, estructuras, hormigón, metales, plásticos, etc.) se depositarán en vertederos debidamente autorizados por el Gobierno de Extremadura.

Los residuos peligrosos generados (aceites, envases contaminados, etc.) serán gestionados por gestores autorizados de acuerdo con la normativa de aplicación.

La ejecución del proyecto no supone un incremento de la contaminación ni del riesgo de accidentes.

Ubicación del proyecto:

La actuación proyectada se localiza, en su mayor parte del recorrido, sobre terrenos catalogados como Suelo No Urbanizable Común dentro de los términos municipales de Zafra y Puebla de Sancho Pérez (Badajoz), destinados principalmente al cultivo agrícola de cereales de invierno, vid y olivar, por lo que se considera que la capacidad de carga del medio para acoger dichas actuaciones como adecuada.

La morfología de la zona es suave, constituida por una amplia meseta de relieve llano o ligeramente ondulado, con una altura media de unos 480 m, delimitada al noreste por las Sierras de Los Olivos y, por el oeste, por la Sierra de Castellar.

El ámbito de actuación se ubica dentro de la cuenca hidrográfica del Guadiana, atravesando la nueva variante proyectada el arroyo del Rincón, el arroyo Casablanca y un arroyo innominado tributario de la Rivera de Zafra, los cuales presentan un caudal muy estacional. El área de estudio se localiza sobre la masa de agua subterránea 041.018 Zafra-Olivenza.

Las actuaciones proyectadas no se ubican sobre hábitats de interés comunitario o en terrenos incluidos en la Red Natura 2000 o en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Extremadura (RENPEX), encontrándose el espacio protegido más cercano, la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000406 Colonias de Cernícalo Primilla de Zafra, a aproximadamente 1.100 m de las actuaciones proyectadas, dentro del casco histórico de Zafra. La citada ZEPA destaca por la presencia de cernícalo primilla (*Falco naumanni*) y cigüeña blanca (*Ciconia ciconia*), en concentraciones importantes de reproducción.

Respecto a la vegetación existente, las actuaciones proyectadas se ubican, principalmente en terrenos destinados a cultivos de cereal de secano, olivar y viñedo, quedando reducida la vegetación natural a pequeñas extensiones de terreno cuya cobertura dominante es de tipo arbustivo, generalmente sobre suelos pedregosos y poco desarrollados, en los que destaca la presencia de las familias de las labiadas, cistáceas, leguminosas y algunas rutáceas, así como herbáceas de la familia de las compuestas. No es previsible la presencia de flora autóctona o protegida en la zona de actuación.

Con relación a la fauna, en el entorno de actuación, y ligado a las zonas de matorral y pastizal principalmente, destaca la presencia de las siguientes aves esteparias: avutarda (*Otis tarda*), sisón común (*Tetrax tetrax*), ganga ortega (*Pterocles orientalis*) y alcaraván

(*Burhinus oedicnemus*), especies catalogadas como sensibles a la alteración de su hábitat, las tres primeras, y vulnerable, la última, según el Catálogo Regional de Especies de Fauna Amenazadas de Extremadura (Decreto 37/2001, de 6 de marzo). Por otro lado, el ámbito de estudio es zona de campeo y, ocasionalmente, de reproducción, del aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), catalogado como sensible a la alteración de su hábitat según el citado Catálogo Regional.

En el entorno del proyecto se han localizado varios yacimientos arqueológicos detectados durante los trabajos de prospección arqueológica, correspondientes a materiales cerámicos de cronología variada desde época romana hasta contemporánea. Asimismo, la nueva variante atraviesa la vía pecuaria Colada del Álamo y la calzada romana Vía de la Plata.

Características del potencial impacto:

Con objeto de minimizar las afecciones asociadas a la nueva variante, el trazado proyectado cumple con los condicionantes establecidos en la Resolución de 25 de junio de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental favorable del Estudio Informativo Carretera N-432, de Badajoz a Granada, puntos kilométricos 69,400 al 78,300. Variante de Zafra. Badajoz.

Durante la fase de construcción las principales afecciones sobre la calidad atmosférica se producirán por el aumento de partículas en suspensión y contaminantes atmosféricos derivado del tránsito de la maquinaria, movimiento de tierras y la acumulación de materiales de la obra. Durante la fase de explotación, el tráfico de vehículos supondrá la emisión de gases contaminantes procedentes de la combustión de hidrocarburos, si bien no se prevé un incremento de los niveles de tráfico, el cual se alejará del casco urbano de Zafra.

El promotor, para reducir el impacto sobre la calidad del aire, propone medidas como el riego de caminos y zonas de obras, el transporte cubierto de los materiales, la limitación de la velocidad y el mantenimiento adecuado de los vehículos y maquinaria de obra.

Por otro lado, se generará un incremento de los niveles sonoros debido a los movimientos de tierras, al uso de los explosivos en la excavación de los desmontes en roca de la traza y al funcionamiento de la maquinaria durante la fase de obras, que continuará en la fase de explotación debido a la circulación de vehículos por la infraestructura proyectada.

En el entorno de actuación existen viviendas aisladas de carácter residencial familiar próximas al trazado proyectado, tal y como se puede comprobar en la siguiente tabla:

P.K.	Margen	Distancia aproximada
0+400	Derecho	100 m
0+700	Izquierdo	50 m
2+800	Izquierdo	90 m
3+900	Izquierdo	165 m
5+300	Izquierdo	50 m
5+500	Derecho	110 m
6+300	Derecho	235 m
6+600	Derecho	95 m

El promotor contempla la realización de un estudio de ruido más detallado a nivel de proyecto constructivo, así como el seguimiento de los niveles sonoros durante la fase de explotación, de tal modo que permita determinar la necesidad de instalación de pantallas acústicas con objeto de reducir los niveles sonoros en el ámbito de dichas viviendas, cumpliendo, en todo caso, con la legislación vigente.

Por otro lado, la ejecución de la variante proyectada permitirá la reducción de la circulación de vehículos por el núcleo urbano de Zafra, a través de la travesía de la N-432, reduciendo los niveles sonoros actuales que presenta dicha población.

Respecto a la geomorfología, las principales afecciones se podrán producir durante la fase de construcción como consecuencia de los movimientos de tierra necesarios en los terraplenes, desmontes, explanaciones, vertidos de tierras y préstamo de materiales, dando lugar a la modificación de la morfología natural de la zona, a la reducción de la estabilidad de las laderas y al aumento de los procesos erosivos.

El trazado se adaptará a la topografía del terreno, el cual presenta pendientes suaves. El proyecto contempla el diseño de las pendientes de los taludes de desmonte y terraplén, los cuales serán inferiores a 10 m, de forma que sean estables y no se produzcan fenómenos de deslizamiento de laderas. Asimismo, la revegetación proyectada en aquellos taludes que no se proyectan sobre roca, minimizará los potenciales efectos erosivos que pudieran originarse.

En relación a la edafología, las actuaciones proyectadas se ubican, mayoritariamente, sobre suelos con una buena capacidad agrológica. Los efectos más importantes serán la destrucción y ocupación directa del suelo (aproximadamente 37,61 ha) por la ejecución de las obras, la compactación del mismo en las áreas con presencia de instalaciones auxiliares y de tránsito de la maquinaria y vehículos de obra, y el riesgo potencial de contaminación por vertidos accidentales de sustancias contaminantes.

El promotor contempla la retirada, acopio, conservación y reutilización de la tierra vegetal y la descompactación de los terrenos afectados. El mantenimiento de la maquinaria se realizará en parques habilitados para dicho fin, los cuales dispondrán de suelos impermeabilizados y de un sistema de recogida de contaminantes.

Las instalaciones auxiliares se localizarán en las glorietas y espacios libres de los enlaces con la carretera EX-101 y Sur de Zafra, dentro del área de ocupación de la nueva infraestructura, alejadas de cauces fluviales, espacios protegidos, zonas de vegetación natural de interés, zonas urbanas, vías pecuarias y elementos pertenecientes al patrimonio cultural y arqueológico. El promotor contempla la restitución íntegra e inmediata tras las obras de los espacios a ocupar por las instalaciones auxiliares.

En relación con la hidrología, el proyecto no prevé afectar a acuíferos, afloramientos subterráneos ni cursos de agua continuos, cruzando únicamente las pequeñas vaguadas de los arroyos del Rincón, Casablanca y un tributario de la Rivera de Zafra, que durante la mayor parte del año se encuentran secos, donde se proyectarán barreras de sedimentación y obras de drenaje transversal que garanticen el mantenimiento de las líneas de escorrentía natural.

El proyecto incluye, entre otras medidas de protección sobre la hidrología, realizar las labores de repostaje, cambio de aceite y lavado de la maquinaria, dentro del propio parque de maquinaria, sobre superficies totalmente impermeabilizadas, las cuales contarán con un red de drenaje perimetral y balsas de decantación que eviten el vertidos de contaminantes al medio.

El promotor incorporará al proyecto de construcción las medidas de protección de la hidrología propuestas por la Confederación Hidrográfica del Guadiana, en su informe de 17 de julio de 2015.

Las labores de despeje y desbroce supondrán la eliminación de la cubierta vegetal dentro del área de ocupación de la nueva variante y de las zonas de acopio, accesos temporales e instalaciones auxiliares, así como la degradación de las comunidades vegetales próximas.

El trazado proyectado afecta principalmente a zonas de cultivo de cereal de secano (18,75 ha), olivar (6,03 ha), viñedo (3,87 ha), cultivos herbáceos con olivar disperso (0,12 ha), eriales (3,56 ha) y terrenos improductivos (4,64 ha), y en un porcentaje significativamente menor a la vegetación natural asociada zonas de matorral y pastizal (0,64 ha).

Con el fin de minimizar los posibles impactos sobre el suelo y la cubierta vegetal, se aprovecharán, en la medida de lo posible, la propia traza y los caminos de acceso existentes, minimizando la apertura de nuevos accesos, y se limitará el movimiento de maquinaria y personal fuera de las zonas de ocupación, incluidas las instalaciones auxiliares, mediante su jalonamiento estricto.

De forma previa a las operaciones de desbroce, y en coordinación con el órgano competente del Gobierno de Extremadura, se prevé el trasplante de pies de olivo afectados por la construcción de la variante proyectada, su acopio en el área de expropiación, y su posterior plantación, una vez finalizadas las obras, para la restauración de las glorietas y de las zonas libres de los enlaces previstos. Para la selección de los árboles susceptibles de trasplante se dará prioridad a los ejemplares de mayor tamaño que tengan un buen estado sanitario, un porte recto y la copa frondosa.

El promotor contempla mantener el resto de los olivos existentes en el entorno de la superficie de ocupación de la nueva vía, en especial en las zonas libres del enlace Norte de Zafra, para los cuales se dispondrán protectores arbóreos o un cercado eficaz que permitan la protección tanto de la parte aérea como del sistema radical. En el caso que algún árbol quedara afectado por rotura de ramas durante la época de actividad vegetativa, éstas deberán ser podadas y protegido el corte con antisépticos.

Durante la fase de explotación, se procederá a la eliminación de las especies exóticas invasoras existentes junto a la futura vía, en la época adecuada, mediante actuaciones manuales, siempre que el terreno lo permita, o por desbroces con métodos mecánicos.

El proyecto incluye un programa de restauración ambiental e integración paisajística de todas las zonas afectadas por el proyecto, en el que se incluye labores de revegetación con especies herbáceas (gramíneas y leguminosas) y especies arbustivas autóctonas (romero, tomillo blanco, esparto, enebro y coscoja).

Por otro lado, la ejecución de las obras puede suponer un incremento del riesgo de incendio, por lo que el proyecto incluirá un plan de prevención y extinción de incendios.

Durante la fase de obras se puede producir afección a la fauna como consecuencia de la pérdida, fragmentación y alteración de hábitats por la ocupación de la superficie para la construcción de la infraestructura proyectada. Asimismo, también se puede producir la potencial destrucción de nidos y madrigueras y afecciones a causa de la variación de las pautas de comportamiento y desplazamientos de especies como consecuencia de los ruidos, mayor presencia humana, movimiento de maquinaria y otras molestias que las obras pueden ocasionar.

El promotor señala que la superficie ocupada por la vía proyectada será de pequeña magnitud, muy próxima al núcleo urbano de Zafra, previéndose el jalonamiento estricto de la superficie de ocupación de las obras, y que la afección sobre las especies de fauna, en especial sobre las aves esteparias y el cernícalo primilla, será poco significativa al presentarse en el entorno zonas similares que pueden ser utilizadas como áreas de campeo y alimentación.

De forma previa al inicio de las obras, se realizará una inspección visual, por parte de un técnico competente en la materia, de todas las zonas de obra, incluyendo las instalaciones auxiliares, zonas de préstamo y vertedero y caminos de acceso, con objeto de detectar ejemplares de especies protegidas, camadas, nidadas o puestas que puedan ser afectadas por la construcción de la nueva variante. En caso de detectar la presencia de especies protegidas, se diseñará un plan de actuación, en coordinación con el órgano ambiental competente, el cual puede incluir respetar un radio de protección de 100 m, su traslado a zonas de similares condiciones o cría asistida.

Durante la fase de explotación, las afecciones más importantes serían el posible efecto barrera provocado por la infraestructura proyectada, si bien no existen corredores de fauna importantes en el ámbito de estudio, y el riesgo de atropellos de los animales que accedan al interior del cerramiento.

El proyecto contempla el adecuado cerramiento de la nueva infraestructura proyectada, el cual dispondrá de dispositivos de escape para la fauna que haya accedido a su interior, y la adaptación de las obras de drenaje como pasos para pequeños mamíferos y la herpetofauna, mediante la adecuación y revegetación de embocaduras. Durante la fase de explotación se realizará un seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna previstos y del número de atropellos ocurridos a lo largo de la vía.

En el proyecto de construcción se tendrán en cuenta las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente

(2006) y las Prescripciones técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (2008).

El proyecto contempla que los movimientos de tierra y actividades más ruidosas, en caso de ser necesarias, se realicen en fuera del periodo más sensible para las especies de interés existentes en el ámbito de actuación, como pueden ser las aves esteparias, que comprende entre febrero y agosto.

No es probable que el proyecto tenga repercusiones directas o indirectas sobre espacios incluidos en la Red Natura 2000 próximos a las actuaciones proyectadas, como es el caso de la ZEPA Colonias de Cernícalo Primilla de Zafra, dada la distancia existente entre el casco histórico, donde nidifica esta especie, y la nueva variante proyectada, y la presencia de zonas similares que pueden ser utilizadas como áreas de campeo y alimentación.

En relación con el paisaje, el principal impacto durante la fase de construcción se produce debido a la presencia de maquinaria de obra y al desbroce y/o eliminación de vegetación de origen antrópico para la construcción de la infraestructura prevista. Durante la fase de explotación, la presencia la nueva variante implicará una pérdida de la calidad visual del entorno, si bien, el alto grado de antropización de la zona de actuación con la casi ausencia total de vegetación natural, la proximidad al núcleo urbano de Zafra, la presencia de otras infraestructuras próximas, como es el caso del actual ferrocarril de Mérida a Zafra y la propia carretera N-432, y la adaptación del trazado a la topografía del terreno minimizan la incidencia sobre el paisaje.

El proyecto incluye la revegetación y restauración paisajística de todas las zonas afectadas por el mismo, incluidas las instalaciones auxiliares, parque de maquinaria, y zonas de préstamo y vertedero.

Por otro lado, las prospecciones arqueológicas realizadas, han permitido determinar la existencia de varios elementos pertenecientes al patrimonio cultural y arqueológico próximos a la zona de actuación del proyecto, si bien, las actuaciones proyectadas no suponen impactos directos sobre los mismos, afectando únicamente a una mínima superficie del yacimiento YAC72969, situado en el p.k. 4+250.

El promotor contempla el seguimiento intensivo de todas las obras y actuaciones a realizar en las zonas próximas a los yacimientos arqueológicos detectados durante los trabajos de prospección arqueológica (YAC72969, YAC72972, YAC72975 y YAC72978). Para el resto del trazado, se llevará a cabo un control y seguimiento arqueológico permanente y a pie de obra, por parte de técnico arqueólogo especializado, de todos los movimientos de tierra en cotas bajo rasante natural que conlleve la ejecución de las obras.

En caso de localizar la presencia de restos arqueológicos que pudieran verse afectados por el proyecto, se procederá a la paralización de los movimientos de tierras en el área afectada hasta la realización de los pertinentes sondeos, siempre en coordinación con el órgano competente del Gobierno de Extremadura.

Respecto a la calzada romana de la Vía de la Plata, el promotor contempla llevar a cabo en el entorno del p.k. 2+750 una intervención arqueológica, empleando la metodología de excavación establecida por Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural del Gobierno de Extremadura, con objeto de delimitar la extensión de los posibles restos, caracterizar el contexto arqueológico de los hallazgos, recuperar las estructuras conservadas, conocer la funcionalidad de sus distintos elementos y establecer tanto su encuadre cultural como su enmarque cronológico.

El vial proyectado atraviesa la Vía de la Plata, en el entorno del p.k. 2+700, y la vía pecuaria Colada del Álamo, alrededor del p.k. 7+200, previéndose la reposición de las mismas mediante la construcción de dos pasos inferiores de 8 y 4 m de anchura, respectivamente, que garanticen la continuidad de sus trazados.

La ejecución de la variante permitirá reducir el actual tráfico de vehículos a través del municipio de Zafra, lo que supondrá una mejora para la población local. El proyecto garantiza el mantenimiento de la permeabilidad territorial y la reposición de los bienes y servicios afectados.

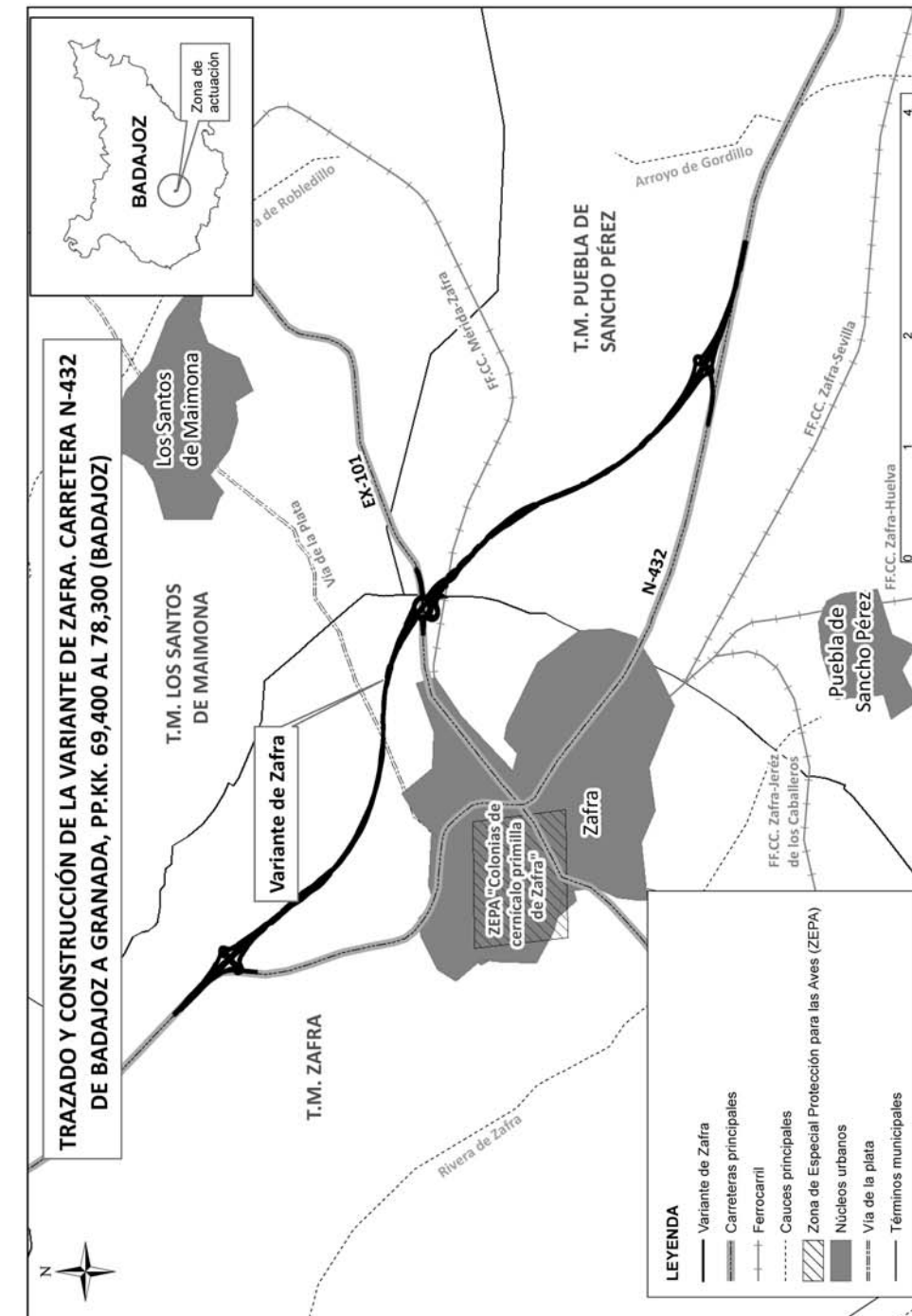
Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental simplificada practicada de acuerdo con lo previsto en la Sección 2.ª del Capítulo II, del Título II, y el análisis realizado con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, no es previsible que el proyecto Trazado y construcción de la variante de Zafra, carretera N-432 de Badajoz a Granada, pp.kk. 69,400 al 78,300 (Badajoz), vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la Sección 1.ª del Capítulo II del Título II de dicha Ley.

Esta Resolución se hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (www.magrama.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el artículo 47.6 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de autorización del proyecto.

Madrid, 17 de junio de 2016.-El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Pablo Saavedra Inaraja.

cve: BOE-A-2016-6292
Verificable en <http://www.boe.es>



cve: BOE-A-2016-6292
Verificable en <http://www.boe.es>