



**Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas
e Ingenieros Civiles Extremadura**

FECHA : 26/01/2018 VISADO : 63180008PC/1

Consultoría. Dirección Integrada de Proyectos

Título del Trabajo : PROYECTO MODIFICACIÓN DEL ACCESO
EXISTENTE EN LA CTRA. CONVENCIONAL N-630 EN EL P.K. 625+695,
MARGEN DERECHA, SENTIDO GIJÓN-SEVILLA, EN EL T.M. DE MÉRIDA

ANEJO Nº12.- ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	3
1.1. MARCO LEGAL	3
1.2. OBJETIVOS	5
1.3. METODOLOGÍA	5
2. CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO.	5
2.1. LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA.	6
2.2. ACCIONES CON INCIDENCIA MEDIOAMBIENTAL	6
2.3. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LAS OBRAS	7
2.3.1. SITUACIÓN ACTUAL	7
2.3.2. DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS.	7
2.4. ALTERNATIVAS ESTUDIADAS	9
2.5. DOCUMENTACIÓN AMBIENTAL DEL PROYECTO.	9
3. CARACTERÍSTICAS MEDIOAMBIENTALES DEL ÁREA DE ESTUDIO	9
3.1. INTRODUCCIÓN.	9
3.2. LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA	9
3.3. MEDIO FÍSICO	10
3.3.1. CLIMA	10
3.3.2. GEOLOGÍA Y GEOMORFOLOGÍA.	11
3.3.3. VEGETACIÓN Y FAUNA	11
3.3.4. ESPACIOS NATURALES.	13
3.3.5. MEDIO SOCIOECONÓMICO	14
4. EVALUACIÓN DE LOS IMPACTOS AMBIENTALES DEL PROYECTO	17
4.1. INTRODUCCIÓN	17
4.2. METODOLOGÍA	17
4.3. DEFINICIÓN Y EVALUACIÓN DE ALTERACIONES	18
4.4. RESUMEN Y CONCLUSIONES.	20
5. MEDIDAS CORRECTORAS	22
5.1. FASE DE CONSTRUCCIÓN.	22
5.2. FASE DE EXPLOTACIÓN.	23
6. RECUPERACIÓN, RESTAURACIÓN E INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DE LAS OBRAS	23
6.1. APROVECHAMIENTO DE MATERIALES DE LA DEFORESTACIÓN	23
6.2. TRATAMIENTO MORFOLÓGICO DE TALUDES	25
6.3. HIDROSIEMBRAS Y PLANTACIONES	26
6.4. MEDIDAS COMPLEMENTARIAS	26
6.5. PROTECCIÓN DE LA FAUNA	26
7. CONCLUSIÓN	27



	Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas e Ingenieros Civiles Extremadura
FECHA : 26/01/2018 VISADO : 63180008PC/1	
Consultoría. Dirección Integrada de Proyectos	
Título del Trabajo : PROYECTO MODIFICACIÓN DEL ACCESO EXISTENTE EN LA CTRA. CONVENCIONAL N-630 EN EL P.K. 625+695, MARGEN DERECHA, SENTIDO GIJÓN-SEVILLA, EN EL T.M. DE MÉRIDA	

ANEJO Nº 13.- ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL.

1. INTRODUCCIÓN

La construcción y utilización de nuevas infraestructuras suele ser el origen de una serie de alteraciones medioambientales que afectarán, en mayor o menor medida, tanto al marco físico natural donde se emplacen como al entorno socioeconómico que las rodee.

Por ello, es fundamental la realización de un Estudio de Impacto Ambiental, en el que se prevean las principales alteraciones que puedan generar en el entorno las actuaciones a realizar en la ejecución de las obras, y se indiquen las medidas correctoras precisas para minimizar dichas afecciones.

Las obras, de las que se analizan en este estudio sus implicaciones medioambientales, se engloban bajo la denominación "**PROYECTO MODIFICACIÓN DEL ACCESO EXISTENTE EN LA CTRA. CONVENCIONAL N-630 EN EL PK 625+695, MARGEN DERECHA, SENTIDO GIJÓN-SEVILLA, EN EL T.M. DE MÉRIDA.**", Comunidad Autónoma de Extremadura.

1.1. MARCO LEGAL

Los Estudios de Impacto Ambiental vienen obligados por la legislación medioambiental vigente para este tipo de infraestructuras. Esta normativa se compone de los siguientes textos:

- Directiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2011, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente.

Asimismo, en la ejecución de este estudio se ha tenido en cuenta otra legislación relacionada con el Proyecto o con las características de la zona de emplazamiento del mismo, tanto de ámbito nacional como específica de la Comunidad Autónoma de Extremadura.

Estatal:

- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.
- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad

- Real decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.
- Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas.
- Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente (incorpora las Directivas 2003/4/CE y 2003/35/CE).
- Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.
- Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes.
- Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados
- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido.
- Ley 6/2010, de 24 de marzo, de modificación del texto refundido de la ley de evaluación de impacto ambiental de proyectos, aprobado por el real decreto legislativo 1/2008, de 11 de enero.

Autonómica:

- Ley 8/1998 de 26 de junio de conservación de la naturaleza y de espacios naturales de Extremadura
- Decreto 36/2001, de 6 de marzo, por el que se declaran árboles Singulares de Extremadura.
- Decreto 37/2001, de 6 de marzo, por el que se regula el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura.
- Decreto 54/2011, de 29 de abril que aprueba el Reglamento de Evaluación Ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura
- Decreto 110/2015, de 19 de mayo, por el que se regula la red ecológica europea Natura 2000 en Extremadura.
- Ley 16/2015, de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura.
- Decreto 54/2011, de 29 de abril que aprueba el Reglamento de Evaluación Ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura.

1.2. OBJETIVOS.

Los objetivos básicos del presente Estudio de Impacto Ambiental son los siguientes:

- El cumplimiento de la legislación medioambiental vigente.
- El análisis de las características medioambientales del entorno de las obras a ejecutar.
- La definición de las posibles alteraciones que se puedan producir sobre el medio ambiente al construir la infraestructura proyectada.
- El diseño de las medidas a tomar para minimizar o eliminar dichas alteraciones sobre el entorno.

1.3. METODOLOGÍA

Según la Ley 16/2015, de 23 de abril, de protección ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental abreviada los proyectos, públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o cualquier otra actividad comprendida en el Anexo VI, que se pretendan llevar a cabo en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Extremadura.

Anexo VI.- Grupo 4. Proyecto de Infraestructuras.

a) Modificaciones sustanciales en el trazado o en las características de carreteras existentes cuando no cuenten con Declaración de Impacto Ambiental, proyectos no incluidos en los anexos IV y V.

El documento ambiental del proyecto contará con, al menos, el siguiente contenido:

1. La definición, características y ubicación del proyecto.
2. Las principales alternativas estudiadas.
3. Un análisis de impactos potenciales en el medio ambiente.
4. Las medidas preventivas, correctoras o compensatorias para la adecuada protección del medio ambiente.
5. La forma de realizar el seguimiento que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras y correctoras contenidas en el documento ambiental.
6. Presupuesto de ejecución material de la obra. Documentación Cartográfica

2. CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO.

A continuación se indican las principales características de las actuaciones a realizar, así como el área de localización de las mismas y la solución adoptada.

2.1. LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA.

El ámbito de estudio se ubica al noroeste de la provincia de Badajoz, y al oeste de la ciudad de Mérida.

En los planos de situación incluidos en el documento Nº 2 (Planos) del presente Proyecto se refleja la disposición del área del proyecto en su entorno local y regional.

2.2. ACCIONES CON INCIDENCIA MEDIOAMBIENTAL

En toda mejora infraestructura existen determinadas acciones susceptibles de producir efectos ambientales, debido tanto a la construcción como al funcionamiento de la misma.

Las acciones que, en general, en una obra de las características de la proyectada, se consideran como más importantes en cuanto a su incidencia medioambiental son: excavación de terrenos, obras de fábrica, edificios, viales, etc.; canteras y préstamos; vertederos; ocupación del suelo; realización y explotación de las obras.

Los impactos ambientales que, en general, pueden originar obras de este tipo son:

- Excavación de terrenos. Puede contribuir al aumento de la erosión, al deterioro del paisaje y la vegetación.
- Obras de fábrica, edificios, viales, etc. Pueden alterar el paisaje, producir problemas de erosión y alterar la naturaleza del suelo.
- Canteras y préstamos. Puede incrementar los problemas de erosión, alterar la naturaleza del suelo, afectar al paisaje y a la vegetación.
- Vertederos. Afectan al paisaje, a la naturaleza del suelo y a la vegetación.
- Ocupación del suelo. Pueden producir efectos negativos sobre la flora, la agricultura, la fauna, la ordenación urbana y el patrimonio histórico-artístico.
- Realización de las obras. De aquí pueden derivarse dos tipos de efectos: unos positivos, relacionados con la mejora de las infraestructuras, y con el incremento de empleo y de la actividad económica en la zona; y otros negativos, constituidos por los perjuicios y molestias que se causarán al entorno durante la ejecución de las obras, en forma de ruidos, emisiones gaseosas, etc.



	Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas e Ingenieros Civiles Extremadura
FECHA : 26/01/2018 VISADO : 63180008PC/1	
Consultoría. Dirección Integrada de Proyectos	
Título del Trabajo : PROYECTO MODIFICACIÓN DEL ACCESO EXISTENTE EN LA CTRA. CONVENCIONAL N-630 EN EL P.K. 625+695, MARGEN DERECHA SENTIDO GIJÓN-SEVILLA, EN EL T.M. DE MÉRIDA	

- Explotación de las obras. En la fase de explotación de las obras las incidencias serán positivas.

2.3. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LAS OBRAS

Tanto las características técnicas de la obra como la descripción de la misma, quedaran perfectamente reflejadas a continuación.

2.3.1. SITUACIÓN ACTUAL

En la actualidad, en el punto de actuación, existe un acceso existente, que permiten acceder a las instalaciones desde al tronco principal de N-630, pudiendo ocasionar problema al tráfico que circula por dicho tronco.

En este acceso, queda totalmente prohibido el giro a la izquierda.

2.3.2. DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS.

○ DESCRIPCION GENERAL TRABAJOS

La obra consiste en realizar una modificación del acceso existente que permita acceder a las instalaciones sin ocasionar ningún tipo de obstáculo para el tráfico actual.

Para este acceso, se ha seguido las recomendaciones de la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1. – I.C. “Trazado” de la Instrucción de Carreteras y la Orden de 16 de diciembre de 1997 por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicios consolidado

- **Demolición y Movimiento de tierras:** Se procederá a la demolición y retirada del arcén actual del tronco de la carretera, para ejecutar el carril de deceleración de tipo paralelo. También se demolerá el acceso actual de la parcela .

La obra de drenaje transversal que se ve afectada en la zona de actuación del margen derecho, se demolerá la imposta y aletas, al igual que el paso salvacuneta de acceso existente.

Posteriormente se procederá a sacar los niveles, para obtener las pendientes del terreno



Consultoría. Dirección Integrada de Proyectos

Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas e Ingenieros Civiles Extremadura

FECHA : 26/01/2018 VISADO : 63180008PC/1

Título del Trabajo : PROYECTO MODIFICACIÓN DEL ACCESO EXISTENTE EN LA CTRA. CONVENCIONAL N-630 EN EL P.K. 625+695, MARGEN DERECHA SENTIDO GIJÓN-SEVILLA, EN EL T.M. DE MÉRIDA

para adaptar la rasante del acceso, partiendo de la rasante actual de la carretera existente de la N-630.

Todas las operaciones de movimiento de tierras para ejecutar la explanada se llevarán a cabo a cielo abierto y sobre rasante, dadas las características de la topografía del terreno. Se ejecutarán operaciones de desmonte, a media ladera y en pendiente, en función de la cota relativa entre la rasante propuesta para la intersección proyectada y el terreno existente.

- **Drenaje:**

La actuación a realizar contempla la obra de drenaje transversal y longitudinal que se realizarán en el acceso proyectado.

La obra de drenaje transversal existente se ve afectada por la modificación del acceso, en el margen afectado se procederá a ampliar el tubo de hormigón con un diámetro de 800 mm que entroncará con el paso salvacuneta proyectado. Este entronque se realizará con una arqueta de registro rectangular de 2,00 x 2,00 m.

En la obra de drenaje longitudinal, se realizará cuneta tipo V par dar continuidad a las cunetas existentes, que servirán para evacuar las aguas procedentes de la carretera y de las precipitaciones. Para mantener la continuidad en el drenaje longitudinal con la modificación del acceso existente, se realizará un paso salvacunetas, que permita mantener el flujo del agua en ese punto sin obstaculizarlo.

El paso salvacunetas será de hormigón con aletas e imposta, con caños de diámetro 800 mm, suficientemente justificados que permite evacuar el agua.

- **Firmes y Pavimentos:**

La sección de firme proyectada será la misma que el tronco principal de la Ctra.N-630, no obstante se ha seguido las recomendaciones de la Norma 6.1.- I.C “Firmes” y teniendo en cuenta el paquete de firme existente en la carretera, el paquete elegido es:

- 31 cm de Mezcla Bituminosa
- 25 cm de Zahorra Natural
- 75 cm de Explanada E-2

El ancho de carril y el arce serán los diseñados en la propuesta presentada. El trazado en planta y alzado se adapta a lo establecido por la Norma I.C-3.1. “Trazado”



El drenaje transversal, se consigue dando una pendiente máxima transversal a la calzada y arcenes del 2 %.

2.4. ALTERNATIVAS ESTUDIADAS

La solución adoptada ha sido proyectada según las recomendaciones de Demarcación de Carreteras del Estado de Extremadura.

2.5. DOCUMENTACIÓN AMBIENTAL DEL PROYECTO.

Con el fin de garantizar la adecuada ejecución de las medidas correctoras indicadas en el presente Estudio de Impacto Ambiental, en los documentos contractuales del Proyecto se han incluido las correspondientes partidas económicas (Presupuesto) de las mismas, así como su definición técnica.

3. CARACTERÍSTICAS MEDIOAMBIENTALES DEL ÁREA DE ESTUDIO.

3.1. INTRODUCCIÓN.

El objeto de este capítulo es aportar un conocimiento básico sobre las condiciones físicas, biológicas y socioeconómicas del área donde se proyecta llevar a cabo las obras de **“PROYECTO DE MODIFICACIÓN DEL ACCESO EXISTENTE EN LA CTRA. CONVENCIONAL N-630 EN EL PK 625+695, MARGEN DERECHA, SENTIDO GIJÓN-SEVILLA, EN EL T.M. DE MÉRIDA.”**, Este análisis permitirá, en una fase posterior, detectar, describir y evaluar los posibles impactos producidos por la ejecución de las actuaciones proyectadas en dichas zonas, así como las repercusiones sociales, económicas y ambientales en las áreas de influencia del proyecto.

Los estudios temáticos realizados han tenido un ámbito de aplicación mayor que el estricto de ocupación de las obras.

3.2. LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

El ámbito de estudio se ubica al noroeste de la provincia de Badajoz, y al suroeste de la ciudad de Mérida. La comarca agrícola en que se incluye se denomina Vega del Guadiana. La franja de estudio se restringe, en esta fase del proyecto, a la estricta zona adyacente al tramo considerado.

Desde el punto de vista fisiográfico, se trata de una zona suavemente alomada, en

descenso hacia el núcleo de Mérida, desde los 270 m.s.n.m. hasta los 230 m.s.n.m. aproximadamente.

La pendiente media es, por tanto, de un 2 %. En los terrenos adyacentes tampoco se encuentran accidentes orográficos de consideración.

3.3. MEDIO FÍSICO

Dentro de este apartado se analiza el medio físico de la zona de estudio, en sus dos aspectos básicos: por una parte, considerando el mismo en sentido estricto, es decir, sus características climáticas, geológicas, edafológicas e hidrológicas; y por otra, analizando los factores bióticos presentes: fauna y vegetación.

De igual modo, se recogen y describen los espacios naturales catalogados existentes en el entorno del área de estudio y se analiza el paisaje de la zona.

3.3.1. CLIMA

El área de estudio, desde el punto de vista climatológico, se encuadra en el denominado Tipo Mediterráneo, con cierto grado de continentalidad, pero con una clara influencia atlántica que le confiere la característica de Subtipo Subtropical. Se caracteriza, por tanto, por una suavidad térmica anual de la que carece el clima mediterráneo continental, general en el resto peninsular. La general sequía estival, así como el resto de valores climáticos, determinan un régimen de humedad u ombroclima denominado Mediterráneo Seco.

Los valores de las variables climáticas más importantes desde el punto de vista bioclimático, son los siguientes:

- Temperatura media anual 16 a 18°C
- Temperatura media del mes más frío 6 a 10°C
- Temperatura media mes más cálido 26 a 28°C
- Duración mínima del período de heladas 3 a 5 meses
- ETP media anual 900 a 1000 mm
- Precipitación media anual 400 a 800 mm
- Déficit medio anual 500 a 700 mm
- Duración media del período seco 4 a 7 meses
- Precipitaciones de invierno 37 %

3.3.2. GEOLOGÍA Y GEOMORFOLOGÍA.

Según la bibliografía consultada tenemos que la **formación geológica** que predomina en la zona de actuación es la que corresponde a Neises anfibólicos miloníticos. Bajo esta denominación se ha englobado una gran variedad de tipos texturales de rocas ricas de anfíbol, cuarzo, plagioclasa, clorita, epidota y opacos, además de saussarita y carbonatos como productos de alteración.

En general es un tipo litológico difícil de distinguir en muchos casos de anfibolitas de la sucesión anfibolítica, que presentan grano medio-grueso, principalmente en la zona sur de Mérida; no obstante suelen presentar una textura más holocristalina, y por su disposición parece cortar estructuras, tanto en la representación cartográfica como en algunos alforamientos.

La textura predominante, que es a su vez la más tardía, es milonítica, pero permite entrever una textura nematoblástica anterior, que hace pensar en un metamorfismo premilonítico.

La existencia de clorita formando agregados planares junto titanita y opacos sugiere la existencia de biotita anterior, no descartándose por tanto que se trate de rocas ígneas de composición tonalítica, milonitizadas. **Geomorfológicamente**, en la ciudad de Mérida, el río Guadiana se abre sobre su terraza más baja, en extensa llanura, situada siempre en torno a los 200 m.

3.3.3. VEGETACIÓN Y FAUNA

3.3.3.1. Vegetación

o Series de vegetación

El área de estudio se enmarca en la Región Mesomediterránea, Piso Mesomediterráneo, y concretamente en la Serie Bética Marinense y Aracenopacense seco-subhúmeda, basófila de la encina carrasca (QUERCUS ROTUNDIFOLIA).

El árbol dominante en la etapa madura es la carrasca. En áreas frescas aparecen Quercus faginea subsp. faginea y Q. faginea subsp. broteroi (quejigos); en áreas cálidas son Olea europaea subsp. sylvestris (acebuche) y Pistacia lentiscus (lentisco) las especies inmersas en el carrascal. Los coscojares son la etapa normal de garriga o primera etapa de sustitución de estos carrascales basófilos. El uso tradicional ha sido agrícola (cereales, viñedo, olivar,...).

Como bioindicadores y etapas de regresión de la serie se pueden citar:

- I. Bosque *Quercus rotundifolia*
 - Paeonia coriacea*
 - Paeonia broteroi*
 - Festuca triflora*

- II. Matorral denso *Quercus coccifera*
 - Rhamnus alaeternus*
 - Retama sphaerocarpa*
 - Genista speciosa*

- III. Matorral degradado *Echinopartum boissieri*
 - Phlomis crinita*
 - Thymus baeticus*
 - Digitalis obscura*.

- IV. Pastizales *Brachypodium phoenicoides*
 - Stipa bromoides*
 - Asteriscus aquaticus*

- o **Vegetación actual**

La vegetación que actualmente se encuentra en las parcelas adyacentes en la carretera es la derivada de las labores agrícolas y actividades humanas que el territorio en su conjunto soporta. En la cartografía adjunta se refleja tanto los cultivos y aprovechamientos del ámbito de estudio, como los usos actuales detectados en el trabajo de campo realizado.

Los terrenos pueden dividirse, por tanto, en tres tipos según su uso:

1 - Improductivo.- Ocupa la propia carretera y accesos a parcelas, edificaciones y eriales en los que las gramíneas, herbáceas y matorrales seriales nacen espontáneamente, tanto por abandono de la agricultura como por colonización de suelos alterados (tomillos, genisteas, etc.).

2 - Olivar.- Parcela de olivar adeshado, en la que el suelo está dedicado a la agricultura. La densidad de plantación oscila entre los marcos 10 x 10 m. y 12 x 12 m.

3 - Labor intensiva.- Sin arbolado. El método de trabajo es el de barbecho semillado. La mayor dedicación es a trigo y a cebada.

3.3.3.2. Fauna

Dadas las características del ámbito de estudio y su proximidad al núcleo urbano, las especies de fauna representadas no son muy diversas y tienen un marcado carácter antrópico.

Entre los mamíferos, se puede citar: erizo (*Erinaceus europaeus*), musaraña (*Crocidura russula*), musarañita (*Suncus etruscus*), ratón de campo (*Apodemus sylvaticus*), rata común (*Rattus norvegicus*), ratón casero (*Mus musculus*), conejo (*Oryctolagus cuniculus*), comadreja (*Mustela nivalis*).

Algunas de las especies de aves más comunes son: cigüeña blanca (*Ciconia ciconia*), ratonero (*Buteo buteo*), milano real (*Milvus milvus*), cárabo (*Strix aluco*), vencejo común (*Apus apus*), avión común (*Delichon urbica*), lavandera blanca (*Motacilla alba*), estornino negro (*Sturnus unicolor*), urraca (*Pica pica*), gorrión común (*Passer domesticus*), jilguero (*Carduelis carduelis*), verdicillo (*Serinus serinus*), etc.

Entre los reptiles y anfibios: salamancha común, lagartija ibérica, lagarto ocelado, culebra lisa meridional, culebra bastarda, sapo partero ibérico, sapo escuerzo, sapo corredor, etc.

Respecto a Espacios de Interés Ambiental, ninguno se verá afectado por el proyecto. A título informativo sólo mencionar el Parque Natural (Decreto 110/88 de 29 de Diciembre) del Embalse de Cornalvo, situado a 18 Kms. al noroeste de Mérida.

Como áreas de indudable valor ecológico, aunque no protegidas y no afectables, cabe mencionar el Embalse de Proserpina, al norte de Mérida y próximo a la carretera N-630, que alberga una buena representación de aves acuáticas; y el área de invernada de grulla de Esparragalejo, en los llanos entre Nava de Santiago y Mérida.

3.3.4. ESPACIOS NATURALES.

Dentro de este apartado se incluyen todas aquellas áreas que, debido a sus especiales características botánicas, faunísticas, ecológicas y paisajísticas, son consideradas de especial interés medioambiental, y por ello se les ha dotado de una normativa de protección que evite la implantación de actuaciones que puedan suponer su deterioro o degradación. Asimismo, se incluyen aquellos espacios que, aun careciendo de protección legal, se encuentran incluidos en catálogos o inventarios de tipo ambiental.

Paisajes y parajes naturales

En cuanto a los paisajes y parajes naturales que existen en el término municipal de Mérida no se destaca ninguna ZEPA y LIC.

3.3.5. MEDIO SOCIOECONÓMICO

Se describen en este capítulo los aspectos básicos del medio socioeconómico de la zona de estudio, lo cual permitirá posteriormente predecir e identificar los impactos o alteraciones que provoquen las actuaciones a ejecutar sobre el sistema territorial, la estructura interna de la población y la actividad económica.

3.3.5.1 DEMOGRAFÍA

La estructura demográfica de cualquier pueblo o ciudad está estrechamente ligada a las condiciones socioeconómicas y administrativas que en cada momento inciden sobre él, siendo uno de los aspectos más significativos para evaluar la incidencia de las actividades humanas en el medio.

A continuación se refleja el volumen de población de Mérida, así como sus principales características estructurales.

Niveles de población:

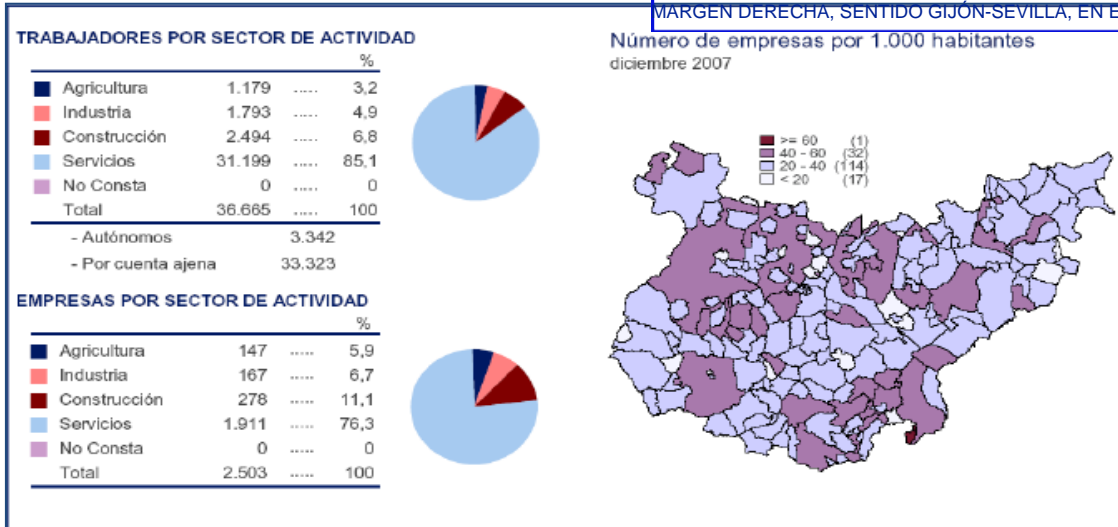
Según datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística la población, distribuida por población, superficie y densidad de población, en el año 2011 en el municipio de Mérida es la siguiente:

MUNICIPIO	POBLACIÓN	Km2	Hab/Km2
Mérida	58.164	865,6	67,20

3.3.5.2. ACTIVIDAD ECONÓMICA

○ **Actividad:**

Población activa y empleo.



El sector servicios es el dominante en la ciudad, en especial el relacionado con el turismo y la administración gubernamental. También cobra importancia su actividad industrial, siendo hace unas décadas el principal motor de la economía emeritense. El comercio se nutre de clientes procedentes de su comarca y de las zonas limítrofes a ella. Debido a su situación en el centro de la región y las buenas comunicaciones en infraestructuras con las que cuenta es fácilmente accesible para todos los extremeños. Representa el más importante nudo de comunicaciones del oeste peninsular, lo que la convierte en un lugar ideal para la distribución logística.

o Comercio

La ciudad cuenta con un Centro Comercial Abierto, que comprende las principales calles comerciales del centro de Mérida en torno a la Calle Santa Eulalia, donde se encuentran la mayoría de cadenas nacionales e internacionales.

Respecto a grandes superficies, la ciudad cuenta con varias zonas comerciales, actualmente en expansión que da respuesta a la demanda generada por su estratégica localización en la Región extremeña.

o Industria

El dinamismo industrial de la ciudad siempre ha sido muy grande, debido a su posición estratégica y nudo de comunicaciones. En el periodo 2004-2010, las actividades industriales se incrementaron en un 15,8%.⁴⁸ La mayoría de la actividad industrial se concentra en el polígono industrial "El Prado" que cuenta con más de 7000 trabajadores y más de 2 millones de metros cuadrados de suelo industrial. Además existen otras áreas industriales menores en



	FECHA : 26/01/2018 VISADO : 63180008PC/1
Título del Trabajo : PROYECTO MODIFICACIÓN DEL ACCESO EXISTENTE EN LA CTRA. CONVENCIONAL N-630 EN EL P.K. 625+695, MARGEN DERECHA SENTIDO GIJÓN-SEVILLA, EN EL T.M. DE MÉRIDA	

los accesos a la ciudad como son los polígonos Reina Sofía, Cañón y Cepansa.

o Turismo

Mérida es la ciudad referencia turística de Extremadura. En el año 2008 la ciudad recibió más de 400.000 turistas en sus monumentos y tuvo un índice de ocupación hotelera del 56%. Según el Anuario Económico de La Caixa el sector turístico emeritense es el que más peso tiene sobre la actividad de la región. En cuanto a infraestructura hotelera, la ciudad encabeza a la comunidad autónoma.

3.3.5.3. RECURSOS CULTURALES

Mérida es una ciudad de origen romano que conserva un importante Conjunto Monumental declarado Patrimonio de la Humanidad. Así mismo, su yacimiento arqueológico fruto de la ocupación estable de su solar durante más de dos mil años, sigue aportando, continuamente, información sobre el pasado de la ciudad. Fundada el año 25 a.C. por el emperador Octavio Augusto, fue capital de la provincia romana Lusitania, posteriormente del territorio hispano - Diócesis Hispaniarum- y, más tarde, volvió a ostentar esa misma función de capital en otras etapas históricas. Así mismo, conoció periodos de decadencia en los que no destacó del conjunto de villas y ciudades rurales extremeñas. En el presente su desarrollo urbanístico compatibiliza la modernización de su núcleo urbano con los restos históricos de su pasado y vive una etapa de expansión desde que fue denominada capital de Extremadura.

Durante la fase de movimiento de tierras de las obras se contará con la vigilancia arqueológica de un especialista. En todo momento existirá coordinación con el Consorcio de la Ciudad Monumental de Mérida.

3.3.5.4. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

Sobre la cartografía obtenida a través del levantamiento topográfico se han identificado los servicios y/o instalaciones de titularidad pública o de concesión para servicio público (alumbrado, telefonía, abastecimiento, etc.), y los servicios y/o instalaciones privadas que tendrán que ser repuestas por la contrata, definiendo y valorando su reposición.

No obstante la empresa que resulte adjudicataria para la construcción de la nueva infraestructura, y antes de proceder al inicio de los trabajos, deberá solicitar aportando los planos de planta del Proyecto, la información sobre los servicios existentes de los distintos organismos que podían verse afectados por la ejecución de las obras.

4. EVALUACIÓN DE LOS IMPACTOS AMBIENTALES DEL PROYECTO

4.1. INTRODUCCIÓN

En el presente capítulo se definen las principales afecciones que las obras de **“PROYECTO DE MODIFICACIÓN DEL ACCESO EXISTENTE EN LA CTRA. CONVENCIONAL N-630 EN EL PK 625+695, MARGEN DERECHA, SENTIDO GIJÓN-SEVILLA, EN EL T.M. DE MÉRIDA.”**,, generarán sobre el medio físico y socioeconómico, tanto durante la fase de construcción como en la de explotación.

Aunque la ejecución de una infraestructura viaria es un hecho positivo desde un punto de vista social, su ejecución y funcionamiento puede producir ciertas alteraciones cuya incidencia final va a estar relacionada tanto con los procesos desarrollados en la Planta como en el lugar por donde se discurra.

En este apartado se detallan, en primer lugar, las acciones derivadas del proyecto que potencialmente van a producir impactos sobre el medio, y, los factores que van a verse afectados por dichas acciones.

Por último, se incluye una tabla resumen que refleja los impactos más importantes de cada una de las actuaciones del proyecto sobre los aspectos más relevantes del medio analizado

4.2. METODOLOGÍA

El análisis se ha abordado desde una doble perspectiva. Así, se ha realizado una valoración descriptiva de las afecciones producidas por el proyecto, que, en los casos en que ha sido posible, se ha completado con una cuantificación de lo que suponen estas alteraciones para el conjunto del área afectada.

Alguno de los impactos producidos, como la superficie de vegetación afectada, son fácilmente cuantificables, sin embargo, otros, como los que afectan a determinados grupos faunísticos, son más complejos y más difíciles de cuantificar, por lo impredecible de las respuestas de determinados elementos del medio ante interferencias exteriores, o por la dificultad de precisar no sólo la magnitud, sino también el momento en el que se manifieste la alteración.

En la valoración de la magnitud de los impactos se han tenido en cuenta además las características de su ocurrencia (ponderándose su valor en función de ellas), así como su

grado de reversibilidad, sus efectos acumulativos o sinérgicos, la posibilidad de recuperación, su periodicidad en el tiempo, y su continuidad en el espacio.

De este modo, las alteraciones se evalúan cualitativamente, de acuerdo con una escala de valores de cuatro categorías:

- Compatible. Impacto en el que el grado de afección queda controlado una vez finalizadas las obras y tiene un carácter reversible. Dentro de esta categoría se incluyen asimismo aquellos impactos cuya magnitud no tiene un alto grado de significación, debido a su baja intensidad, o bien, a que son simultáneos a otras afecciones existentes anteriormente y de mayor intensidad.
- Moderado. Impacto cuya recuperación no precisa prácticas protectoras o correctoras intensivas, y en el que la consecución de las condiciones ambientales iniciales requiere cierto tiempo.
- Severo. Aquél en el que la recuperación de las condiciones del medio exige la adecuación de medidas protectoras o correctoras, y en el que, aún con esas medidas, aquella recuperación precisa de un período de tiempo dilatado.
- Crítico. Aquél cuya magnitud es superior al umbral aceptable. Provoca una pérdida permanente de la calidad de las condiciones ambientales, sin posible recuperación, incluso con la adopción de medidas protectoras o correctoras.

Todas estas categorías, así como el resto de la metodología aplicada en el presente estudio cumplen lo especificado en la legislación vigente al respecto (Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental).

4.3. DEFINICIÓN Y EVALUACIÓN DE ALTERACIONES

En general, las alteraciones que una infraestructura viaria puede producir están relacionados con los siguientes aspectos: la ocupación del suelo preciso para su ejecución, el impacto estético, etc.

La magnitud que pueden alcanzar estas alteraciones está directamente relacionada con la zona de ubicación elegida. Al estar en este caso ya seleccionada dicha zona, las únicas opciones posibles son desarrollar y potenciar aquellos aspectos y procesos que minimicen las posibles alteraciones que pudiesen producirse en el entorno.

A continuación se analizarán cada una de las alteraciones que la construcción de la

glorieta y el vial de conexión supondrá en el entorno:

- **Suelo ocupado:** No existe dentro de la obra ningún tipo de vegetación natural relevante, ya que las actuaciones se realizarán por el trazado ya existente y el nuevo vial de conexión se realizará en terrenos municipales de escaso valor natural.

- **Contaminación de suelos.** Estos procesos se generan principalmente por vertidos de combustibles, lubricantes y otras sustancias contaminantes, relacionadas con el uso de maquinaria y con los procesos de elaboración de materiales para la construcción. Su incidencia es de tipo negativo y temporal. Su minimización es fácilmente conseguible con una correcta vigilancia.

La zona ocupada por el parque de maquinaria y las zonas de elaboración de materiales (hormigones, etc.) deberán ser objeto de una vigilancia durante las obras, así como de un correcto tratamiento posterior a las mismas. Las afecciones producidas por estas actividades serán compatibles, si se llevan a cabo las medidas preventivas y correctoras pertinentes, especificadas en los capítulos de Medidas correctoras y del Programa de vigilancia ambiental de este estudio.

- El **impacto estético** el impacto estético será positivo ya que mejorará el aspecto del trazado existente

- **Ruidos:** durante la fase de construcción se pueden producir molestias acústicas en el entorno debido al uso de maquinaria. Al ser una alteración de carácter local y temporal, se considera que su repercusión es reducida, siendo los afectados únicamente un pequeño número de viviendas existentes en el entorno.

- **Olores:** la emanación de olores procedente de la obra apenas será perceptible salvo en momentos muy reducidos y puntuales.

- **Mantenimiento y reutilización** de la capa de tierra vegetal afectada. Durante la realización de las obras debe tratarse de una manera diferenciada la capa de suelo que al resto de los materiales procedentes de la excavación, realizando un mantenimiento adecuado del mismo mientras duren las obras, y extendiéndolo finalmente entre los distintos elementos de las actuaciones, con la finalidad de facilitar el arraigo de la jardinería a implantar.



	Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas e Ingenieros Civiles Extremadura
FECHA : 26/01/2018 VISADO : 63180008PC/1	
Consultoría. Dirección Integrada de Proyectos	
Título del Trabajo : PROYECTO MODIFICACIÓN DEL ACCESO EXISTENTE EN LA CTRA. CONVENCIONAL N-630 EN EL P.K. 625+695, MARGEN DERECHA, SENTIDO GIJÓN-SEVILLA, EN EL T.M. DE MÉRIDA	

4.4. RESUMEN Y CONCLUSIONES

En la matriz que se adjunta se resumen los impactos, y sus magnitudes, que las distintas fases del proyecto generarán sobre los principales componentes del medio receptor que se verán afectados por las obras (se han excluido aquellos que no presenten afecciones, o en los que éstas sean poco significativas).

En esta matriz se da una descripción cualitativa de la intensidad de los impactos más significativos, los cuales se centran en aspectos del medio físico. Las siglas empleadas en esta matriz corresponden a los siguientes tipos de impactos: temporal (**T**); permanente (**P**); compatible (**C**); moderado (**M**); severo (**S**); y crítico (**CR**). Asimismo, se indican con un asterisco (*) los efectos positivos más relevantes.

En resumen, para el conjunto del proyecto, y teniendo en cuenta la posibilidad de aplicación de medidas correctoras, la magnitud del impacto sobre las variables del medio receptor estudiadas es **COMPATIBLE**.

TABLA RESUMEN DE IMPACTO AMBIENTAL

FASE DE OBRA	Emisiones a la atmósfera	Vertido de aguas superficiales	Generación de residuos	Utilización y contaminación del suelo	Ruidos	Consumo de recursos naturales	Paisaje	Patrimonio cultural
Movimiento de tierra	C		C	C	T		T	
Movimiento de la Maquinaria	C	C	C	C	T		T	
Obra de drenaje transversal	C		C	C	T		T	
Firme	M	C	C	C	T		T	
TOTAL	C	C	C	C	T		T	
FASE DE EXPLOTACIÓN	Emisiones a la atmósfera	Vertido de aguas superficiales	Generación de residuos	Utilización y contaminación del suelo	Ruidos	Consumo de recursos naturales	Paisaje	Patrimonio cultural
Uso de la Infraestructura	M		C	C	C	C	C	
Vertido a Arroyos								
TOTAL	M		C	C	C	C	C	

5. MEDIDAS CORRECTORAS

La mayor parte de los impactos ya identificados pueden ser disminuidos mediante la adopción de medidas preventivas o protectoras, a aplicar durante las obras antes de su aparición, o de medidas correctoras, cuando tales efectos están ya presentes.

5.1. FASE DE CONSTRUCCIÓN.

Durante las obras, se proponen actuaciones referentes a los siguientes aspectos:

Para la protección de la atmósfera: a fin de preservar su calidad, se mantendrá un especial control de las emisiones de gases y partículas regulando las operaciones de mantenimiento, y mediante riegos periódicos de la pista abierta. Para el control del ruido, se respetarán los plazos de revisión de motores y se mantendrá un control del calendario de obras, así como unas normas de circulación de maquinaria durante los trabajos.

Sobre la protección de aguas: dirigidas a evitar la modificación del régimen hídrico y a limitar el incremento de sólidos en suspensión y diluidos, y, los vertidos deliberados o accidentales a los cursos de agua.

Sobre la geología y geomorfología: mediante la adecuación topográfica y geomorfológica de taludes y, en general, de zonas sobre las que se haya actuado o que hayan sido ocupadas (y compactadas) durante las obras.

Medidas correctoras sobre el suelo: mediante la adecuación topográfica y geomorfológica de taludes y, en general, de zonas sobre las que se haya actuado o que hayan sido ocupadas (y compactadas) durante las obras. Mediante la adecuación topográfica y geomorfológica de taludes y, en general, de zonas sobre las que se haya actuado o que hayan sido ocupadas (y compactadas) durante las obras, con el fin de reducir la compactación del horizonte de acumulación, y evitar la posible contaminación del suelo por vertidos accidentales (grasas e hidrocarburos).

Medidas protectoras de la vegetación: tales como la adecuada gestión de la tierra vegetal, la protección y correcto manejo de ejemplares arbóreos y la realización de plantaciones y siembras, cuya principal finalidad es integradora y estética, para evitar los efectos de la erosión y como compensación o reposición de la cubierta vegetal perdida durante las obras.

Sobre la fauna: programación planeada de las obras y restitución de los biotopos afectados, contemplando también el traslado de nidos y madrigueras si fuera preciso.

Sobre el paisaje: destinadas a la integración de las obras.

Sobre la socioeconomía: mediante medidas protectoras para los núcleos de población próximos a las obras, y reposición de los servicios y caminos afectados, de modo que se asegure el mantenimiento satisfactorio de su función anterior.

Durante la construcción se vigilará el desarrollo de los trabajos, mediante inspecciones en las que se compruebe la correcta aplicación de las medidas protectoras; realizando para ello cuantos análisis y mediciones sean necesarios.

Se efectuará igualmente el seguimiento de los residuos generados en el transcurso de las obras, así como la vigilancia de la potencial afección al Patrimonio, para el cual se deberá contar con la presencia constante de un arqueólogo a pie de obra.

5.2. FASE DE EXPLOTACIÓN.

Durante esta fase no se han señalado medidas correctoras a aplicar ya que los posibles impactos generados no resultan significativos, y, por tanto, no se hace necesario la aplicación de ninguna medida.

Ya durante el funcionamiento, el Plan de Vigilancia controlará, fundamentalmente, la evolución de las plantaciones y, siembras efectuadas, por si fuera necesario realizar tratamientos fitosanitarios, podas, riegos o incluso llevar a cabo su reposición o resiembra.

6. RECUPERACIÓN, RESTAURACIÓN E INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DE LAS OBRAS

6.1. APROVECHAMIENTO DE MATERIALES DE LA DEFORESTACIÓN

El proceso de deforestación de la zona de las obras apenas implica la eliminación del arbolado, matorral y tierra vegetal que lo cubre. En la ejecución de este proceso, se deberá evitar el tránsito de maquinaria pesada fuera de los caminos establecidos en los alrededores de la zona de las actuaciones.

La leña, broza y tierra vegetal no deben ser quemadas, sino apiladas por separado para su posterior utilización en restauración y revegetación de márgenes.

La escasa capa de tierra vegetal existente en las zonas afectadas deberá ser extraída en su totalidad para su utilización en las zonas a restaurar y revegetar.



	Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas e Ingenieros Civiles Extremadura
FECHA : 26/01/2018	VISADO : 63180008PC/1
Título del Trabajo : PROYECTO MODIFICACIÓN DEL ACCESO EXISTENTE EN LA CTRA. CONVENCIONAL N-630 EN EL P.K. 625+695, MARGEN DERECHA, SENTIDO GIJÓN-SEVILLA, EN EL T.M. DE MÉRIDA	

- Gestión de la tierra vegetal

Con el fin de conservar las tierras vegetales útiles para su uso en las labores de revegetación, se llevará a cabo una gestión de las mismas, que supondrá: la retirada selectiva de las tierras vegetales, previamente al comienzo de las obras; su apilamiento en artesas o caballones; y su posterior reextensión sobre las zonas degradadas en las que se vayan a realizar plantaciones.

Este material edáfico será un buen soporte para que la vegetación autóctona de la zona autocolonice las áreas de obras a revegetar en un espacio relativamente corto de tiempo. Por ello, es fundamental la adecuada conservación de dicha capa de tierra vegetal, tratando separadamente el suelo edáfico y las capas geológicas inferiores. Al hablar de suelo edáfico se hace referencia únicamente a una parte de éste, de unos 15 a 25 cm de espesor, que se conoce edafológicamente como horizonte (A), y que es la parte más rica en materia orgánica y elementos nutritivos. Esta conservación de los niveles de tierra vegetal es especialmente importante en esta zona, ya que aquí los suelos son pobres y de escasa productividad (escaso interés agrícola), siendo elementales para su conservación las siguientes normas:

Antes de la extracción, evitar el paso de maquinaria pesada por encima de las tierras vegetales para que no se compacten.

Procurar manejar el suelo con condiciones de humedad (tempero) apropiadas, evitando hacerlo cuando esté muy seco o muy húmedo.

Mantenerlo en acopios hasta que, finalizadas las obras, se pueda extender sobre las superficies desnudas. Estos acopios o caballones no deberán superar 2 m de altura, ya que por encima de este tamaño las capas inferiores se compactan y se pierde la difusión del oxígeno en ellas. La localización de estos lugares de acopio estará próxima a las áreas de extracción, siendo idóneas para ello las áreas próximas a la construcción del vial de conexión con la nueva glorieta.

Una vez hechos los acopios, evitar en todo momento el paso de maquinaria por encima de ellos, e incluso el pisoteo.

Si las tierras vegetales van a permanecer un tiempo relativamente largo sin ser reutilizadas, se recomienda su "mantenimiento en vivo", es decir, semillado, abonado y riego del material acopiado, de modo que se mantengan su fertilidad y estructura en óptimas condiciones.

Para evitar la ocupación de mucha superficie en almacenamiento, se aconseja una relación 5:1

entre la superficie de la zona de la que se elimina la tierra vegetal y de los montones de almacenamiento, siempre que la zona de almacenamiento permita la correcta distribución de los acopios de suelos.

- Estabilización y revegetación de taludes

Los taludes que se ejecuten, deberán ser estabilizados previamente a su revegetación, en todos aquellos casos en que su pendiente supere los 30°. Esta medida es necesaria debido a las características climáticas y edafológicas del territorio donde se localiza el proyecto, ya que el riesgo de fuertes precipitaciones, tras tenaces sequías, es muy elevado y se producen en el suelo notables procesos de erosión hídrica.

La forma de estabilización consistirá en la excavación de pequeños surcos transversales, donde se colocarán haces de leña fina y broza de matorral, que se sujetan al terreno mediante estaquillas clavadas perpendicularmente.

Posteriormente los taludes se revestirán con tierra vegetal de la zona una vez tamizada (no de jardinería) y se repoblarán con vegetación autóctona. La broza de matorral resulta muy útil para la revegetación, ya que contendrá numerosas semillas de especies de la zona que germinarán en la tierra vegetal.

6.2. TRATAMIENTO MORFOLÓGICO DE TALUDES

La forma de los taludes es muy importante a la hora de lograr su integración en el paisaje. En general, deberán evitarse formas planas de aspecto artificial, adaptándose su contorno a la morfología del terreno. Así, los taludes de los caminos,, deben ser remodelados antes de proceder a su revegetación, para conseguir un drenaje correcto, con suficiente retención de agua, pero evitando que ésta se acumule. Para ello, se deberá establecer una red de drenaje y adecuar las remodelaciones del terreno.

Si se ha producido compactación de las capas superiores de los taludes por el paso de maquinaria, será preciso romper esta compactación para permitir el paso de las raíces y aumentar la capacidad de infiltración. En caso necesario se hará un escarificado transversal a la línea de máxima pendiente.

Se deberá evitar que las pendientes superen los 30°, restituyendo el equilibrio de masas, mediante la excavación del terreno en la cabeza de la masa deslizante, o simplemente tendiendo el talud, para no dar lugar a procesos de erosión, ni desprendimientos, y facilitar la



	Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas e Ingenieros Civiles Extremadura
FECHA : 26/01/2018	VISADO : 63180008PC/1
Título del Trabajo : PROYECTO MODIFICACIÓN DEL ACCESO EXISTENTE EN LA CTRA. CONVENCIONAL N-630 EN EL P.K. 625+695, MARGEN DERECHA, SENTIDO GIJÓN-SEVILLA, EN EL T.M. DE MÉRIDA	

revegetación.

6.3. HIDROSIEMBRAS Y PLANTACIONES

Para compensar la superficie que se va a ver afectada, y disminuir el impacto visual, es necesario realizar revegetaciones mediante plantaciones y siembras, para lo cual se han de elegir las especies idóneas y el método más adecuado. Se propone la utilización de especies autóctonas locales.

Los criterios para el diseño de las hidrosiembras y plantaciones en cualquier infraestructura hidráulica tienen, en principio, dos objetivos claramente diferenciables: de una parte, el objetivo funcional, que pretende la solución a diversos problemas técnicos, tales como contención de taludes, erosión, etc.; y por otra parte, los objetivos estéticos y ecológicos, cuyas pretensiones buscan la integración de las obras en el paisaje, la ocultación de los elementos discordantes, etc., además de la recuperación vegetal, reinstauración de los hábitats faunísticos, etc.

Por lo tanto, y de una manera general, las plantaciones e hidrosiembras se deben llevar a cabo de forma que se alcancen tanto los objetivos estéticos y ecológicos como los funcionales que se pretenden con dichos tratamientos.

En la zona de estudio las revegetaciones consistirán principalmente en restituir las encinas y alcornoques que se vean afectados por la ejecución de las obras, ya que el resto de vegetación autóctona (jaras, zarzas...) se auto restituirán con el paso del tiempo.

6.4. MEDIDAS COMPLEMENTARIAS

Otra medida correctora para la recuperación, restauración e integración paisajística de las obras, complementaria a las ya descritas, es el favorecimiento de la regeneración natural general de la zona. Este hecho es muy importante, ya que, si se dan unas condiciones de suelo adecuadas, algunas plantas tienen una gran capacidad de autosiembra. Se debe por tanto favorecer su autosiembra espolvoreando semilla de plantas silvestres cuando las matas están ya semilladas, así como riesgos complementarios de mayo a octubre en las zonas donde se quiera que se regeneren naturalmente.

6.5. PROTECCIÓN DE LA FAUNA

Durante la fase de construcción, se prevé que puedan existir alteraciones en el comportamiento de las poblaciones faunísticas habitantes de los alrededores, las cuales se



Consultoría. Dirección Integrada de Proyectos

	Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas e Ingenieros Civiles Extremadura
FECHA : 26/01/2018 VISADO : 63180008PC/1	
Título del Trabajo : PROYECTO MODIFICACIÓN DEL ACCESO EXISTENTE EN LA CTRA. CONVENCIONAL N-630 EN EL P.K. 625+695, MARGEN DERECHA SENTIDO GIJÓN-SEVILLA, EN EL T.M. DE MÉRIDA	

verán influenciadas por el movimiento de maquinaria y personal necesarios para la ejecución de la obra. Asimismo, hay que señalar que al realizar la traza podrían desaparecer cierto número de hábitats, lo que obligará a sus pobladores a desplazarse a otros lugares más o menos próximos donde encontrar nuevos lugares de residencia acordes con sus necesidades.

En este sentido el procedimiento constructivo del camino, permitirá un plan de obra muy reducido, por lo que la fase del proyecto en la que pudieran producirse las afecciones sobre la fauna será muy reducida.

En virtud de estas consideraciones, se tiene que el impacto previsible sobre la fauna será COMPATIBLE.

7. CONCLUSIÓN.

Como conclusión resulta sencillo deducir que a pesar del impacto ambiental que toda obra supone en el entorno en donde se implanta, la modificación del acceso existente incidirá más durante la fase de construcción, ya que una vez finalizada la obra, durante la fase explotación, apenas tendrá incidencia.

Esas incidencias durante la fase de construcción, junto con las medidas correctoras, hacen que el Impacto ocasionado en el Medio Ambiente sea mínimo, por lo que la afección será compatible con el entorno.