

12614 *ORDEN de 4 de mayo de 1992 por la que se retira el sello INCE, para materiales aislantes térmicos para uso en la edificación, a los productos de poliestireno expandido tipos III y IV, fabricados por «Aislamientos Arellano, CB», en su factoría de Oyarzun (Guipúzcoa).*

Ilmos. Sres.: Por Orden de 30 de diciembre de 1991 («Boletín Oficial del Estado» de 29 de enero de 1992) fue concedido el sello INCE para materiales aislantes térmicos para uso en la edificación a los productos de poliestireno expandido tipos III y IV, fabricados por «Aislamientos Arellano, CB», en su factoría de Oyarzun (Guipúzcoa).

Habiéndose efectuado las inspecciones reglamentarias, para el seguimiento del sello y no habiéndose podido llevar a efecto, por negarse el peticionario a que fueran efectuados, en consecuencia con lo expuesto en el artículo 6.º de la Orden de 12 de diciembre de 1977 («Boletín Oficial del Estado» de 22 de diciembre de 1977) de creación del sello INCE y los artículos 1.º 8 y 4.º 5 de las disposiciones reguladoras para materiales aislantes térmicos, aprobadas por resolución de 15 de julio de 1981 («Boletín Oficial del Estado» de 11 de septiembre de 1981), a propuesta de la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura.

Este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Artículo único.—Se retira la concesión del sello INCE, aprobada por Orden de 30 de diciembre de 1991 («Boletín Oficial del Estado» de 29 de enero de 1992) a los productos de poliestireno expandido tipos III y IV, de denominación comercial Porexpan tipo III y Porexpan tipo IV, fabricados por «Aislamientos Arellano, CB», en su factoría de Oyarzun (Guipúzcoa).

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 4 de mayo de 1992.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes.—P. D. (Orden ministerial de 6 de junio de 1979), el Subsecretario, Antonio Llardén Carratalá.

Ilmos. Sres. Subsecretario del Departamento y Directora general para la Vivienda y Arquitectura.

12615 *ORDEN de 4 de mayo de 1992 por la que se concede el sello INCE, para materiales aislantes térmicos para uso en la edificación, a los productos de poliestireno expandido tipos I, II, III, IV y V, fabricados por «Aislantes Valladolid, Sociedad Anónima», en su factoría de Valladolid.*

Ilmos. Sres.: Por Orden de 13 de mayo de 1987 («Boletín Oficial del Estado» de 18 de junio de 1987) y 30 de marzo de 1990 («Boletín Oficial del Estado» de 14 de mayo de 1990) fue concedido el sello INCE para materiales aislantes térmicos para uso en la edificación a los productos de poliestireno expandido tipos II, III, IV y V y tipo I respectivamente, fabricados por «Aislantes Castilla, Sociedad Anónima», en su factoría de Valladolid, con la denominación comercial de Aislantes Castilla tipos II, III, IV y V, y tipo I.

Habiendo presentado el fabricante solicitud para el cambio de nombre de la razón social, por haber cambio en el número de socios de la sociedad anónima, habiendo aportado la documentación pertinente que lo acredita, habiéndose efectuado las inspecciones reglamentarias para el seguimiento de los productos, en consecuencia con lo expuesto en el artículo 6.º de la Orden de 12 de diciembre de 1977 («Boletín Oficial del Estado» de 22 de diciembre de 1977) de creación del sello INCE y a propuesta de la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura, este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Artículo único.—Se concede el sello INCE para materiales aislantes térmicos para uso en la edificación, a los productos de poliestireno expandido tipos I, II, III, IV y V, de denominación comercial Aislantes Castilla tipos I, II, III, IV y V, fabricados por «Aislantes Valladolid, Sociedad Anónima», en su factoría de Polígono Industrial San Cristóbal, parcela 198, de Valladolid, quedando sin efecto las Ordenes de 13 de mayo de 1987 («Boletín Oficial del Estado» de 14 de junio de 1987) y 30 de marzo de 1990 («Boletín Oficial del Estado» de 14 de mayo de 1990), por las que se concedía el sello INCE a los productos de poliestireno expandido tipos II, III, IV y V, y al tipo I respectivamente, con denominación comercial Aislantes Castilla tipos II, III, IV y V, y tipo I, fabricados por «Aislantes Castilla, Sociedad Anónima», en su factoría de Valladolid.

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 4 de mayo de 1992.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes.—P. D. (Orden ministerial de 6 de junio de 1979), el Subsecretario, Antonio Llardén Carratalá.

Ilmos. Sres. Subsecretario del Departamento y Directora general para la Vivienda y Arquitectura.

12616 *RESOLUCION de 24 de marzo de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la autopista del Atlántico A-9, tramo Rande-Puxeiros, de «Autopistas del Atlántico Concesionaria Española, Sociedad Anónima».*

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de febrero, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la autopista del Atlántico A-9, tramo Rande-Puxeiros, de «Autopistas del Atlántico Concesionaria Española, Sociedad Anónima», que se transcribe a continuación de esta resolución.

Madrid, 24 de marzo de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA AUTOPISTA DEL ATLANTICO A-9, TRAMO RANDE-PUXEIRO, DE «AUTOPISTAS DEL ATLANTICO-CONCESIONARIA ESPANOLA, SOCIEDAD ANONIMA»

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

Conforme al artículo 13 del Reglamento citado, la Dirección General de Carreteras remitió con fecha 29 de junio de 1990 a la Dirección General de Política Ambiental, la Memoria-resumen del proyecto consistente en el Estudio Informativo, al objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación del Impacto Ambiental.

El Estudio Informativo fue aprobado técnicamente con fecha 11 de agosto de 1990, siendo su objeto la definición del tramo Rande-Puxeiros de la autopista del Atlántico A-9, de manera que evitando el paso por Vigo al tráfico de largo recorrido y dando servicio al aeropuerto, conecte con la futura autovía Vigo-frontera portuguesa, cuya construcción está prevista en el vigente Plan de Carreteras. El proyecto plantea cuatro alternativas de trazado y diversas soluciones para los enlaces previstos, seleccionando la denominada Alternativa 1 de 8.400 metros de longitud. Complementariamente y a consecuencia de las alegaciones recibidas en el periodo de información pública, se estudió la viabilidad de una nueva alternativa de trazado de 5.000 metros de longitud, que incorpora un túnel de 2.800 metros y un viaducto de 1.570 metros.

El Anexo I contiene los datos esenciales del Estudio Informativo.

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

En virtud al artículo 14 del Reglamento, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado, a la Dirección General de Carreteras, de las respuestas recibidas a las referidas consultas.

La relación de consultados, así como un resumen de las respuestas más significativas, se recogen en el Anexo II.

Elaborado el Estudio de Impacto Ambiental por el promotor, fue sometido, conjuntamente con el Estudio Informativo, por la Dirección General de Carreteras, a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 21 de agosto de 1990, en cumplimiento de lo establecido por el artículo 15 del Reglamento.

Los aspectos más destacados del referido Estudio de Impacto Ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el Anexo III.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento con fecha 20 de agosto de 1991, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo, consistente en el documento técnico del Estudio Informativo, el Estudio de Impacto Ambiental y el resultado de la información pública.

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

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto-ley 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.º 2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el Estudio Informativo de la autopista del Atlántico A-9, tramo Rande-Puxeiros.

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación presentada y subsanadas algunas deficiencias de información observadas en el Estudio de Impacto Am-

biental, mencionadas en el Anexo III, se establecen por la presente Declaración de Impacto Ambiental, para que la realización del proyecto pueda considerarse ambientalmente viable, las siguientes condiciones, de manera que, cumplimentadas las prescripciones que se establecen en las mismas, se asegure la minimización de las posibles incidencias ambientales negativas.

1. Protección a la estructura del territorio

A fin de asegurar la movilidad, así como mitigar los efectos socio-económicos de la acción de «barrera», se diseñarán, en número y calidad suficiente, las estructuras necesarias para mantener el servicio, al nivel actual, de todos los caminos rurales y vías de paso existentes que se vean finalmente afectados por el trazado elegido.

Específicamente se adecuarán las características de diseño en cuanto a los siguientes aspectos:

a) Enlace de Chapelá (Redóndela): se desarrollará la solución más próxima al actual enlace de Teis, dada su menor afección al núcleo urbano. En caso de que esta solución afecte al camino de Bajada a Pousadoura, se articularán las medidas adecuadas para su reposición, tal como se solicita en la alegación presentada por la Asociación de Vecinos de Chapelá-Redóndela.

b) Enlace de Peinador: se ubicará en la zona próxima al futuro Polígono Industrial (punto kilométrico 6,500), facilitando el acceso a éste y al aeropuerto de Peinador, evitándose así la afección al Colegio Público Carballal, cuya preocupación se manifiesta en la alegación de la Asociación de Padres del Colegio Público de Carballal.

c) Enlace de Puxeiros: deberá adecuarse a las actuales modificaciones que se ejecutan en la variante de la carretera existente.

d) Se diseñarán los pasos subterráneos adecuados a través de la autopista, con objeto de cubrir las necesidades de desplazamiento tanto de ganado como de la fauna silvestre presente en el territorio. Dichos pasos se dispondrán con un índice de al menos 2,5 pasos por kilómetro.

2. Protección del Patrimonio arqueológico-histórico-cultural

Considerando la gran importancia de preservar los bienes culturales patrimonio de la comunidad, se deberá asegurar, mediante el adecuado diseño de las operaciones necesarias:

a) El traslado a lugar adecuado del petroglifo de Maceiriña, en caso de ser inevitable la afección de la zona donde se ubica, bajo estricto control de la Dirección Xeral do Patrimonio Histórico e Documental (Xunta de Galicia).

b) El traslado a lugar adecuado de cualquier elemento o construcción que dicho organismo considere de valor cultural a la vista del proyecto de construcción, o que surja de los controles efectuados durante las obras.

3. Prevención del ruido

Considerando la gran proximidad del trazado a los núcleos urbanos de Tesis, Poullo, Sampayo, Monte Pequeno, Subida Madroa, Candean Iglesia, Maceiriña, Besada Rabadeira, Rinxela, Pividal y Becerreira, se elaborará un proyecto, cuyo objeto será el diseño de las medidas adecuadas, a fin de asegurar que los niveles de inmisión sonora medidos en los límites del territorio que a la fecha de emisión de la presente Declaración esté calificado como urbano y/o urbanizable por los planes urbanísticos de los municipios de Redóndela, Vigo y Mos, no sobrepase los 55 dB leq nocturnos y 65 dB leq diurnos.

La ejecución de las obras correspondientes a las medidas correctoras diseñadas, deberá estar finalizada previamente a la emisión del Acta de recepción provisional de obras.

4. Ubicación de escombreras y canteras

Se definirá, a nivel de proyecto, la localización más conveniente de las escombreras que resultarán de los aproximadamente 260.000 metros cúbicos de materiales excedentes de desmonte, que en todo caso no podrán localizarse en los cauces y márgenes que forman la red de drenaje del río Lagares; así como de las canteras necesarias, asegurando, en ambos casos, la menor afección posible sobre terrenos de valor productivo, áreas paisajísticas singulares, zonas geológicamente inestables, caminos y sendas.

5. Recuperación, restauración e integración ambiental de la obra

Con el fin de reducir los efectos negativos de los impactos ambientales más significativos, así como lograr la plena integración ambiental de la obra en su entorno, se definirán, a nivel de proyecto de ejecución, el conjunto de acciones destinadas a la adecuación y recuperación ambiental de las zonas afectadas por la obra, particularmente ladera de Cabral y Candean, Monte de la Madroa y especialmente en cuanto a:

- El diseño de los taludes en desmonte y terraplén, el cual deberá asegurar la estabilidad superficial, particularmente en las primeras etapas de restauración del medio afectado.

- La utilización, para las tareas de restauración, de los 105.317 metros cúbicos de tierra vegetal previamente extraída y acumulada convenientemente.

- La protección y reposición de terrenos agrícolas en producción que se vean afectados por la construcción de la autopista.

- El establecimiento por el Plan de Obras de la adecuada coordinación espacial y temporal de los trabajos de restauración que se simultanearán con los de la obra, y su integración en el Programa de Vigilancia Ambiental.

- La utilización de especies autóctonas para la revegetación de las zonas afectadas por movimientos de tierra.

- El diseño de viaductos y elementos constructivos, a fin de asegurar su mejor integración estética en el entorno.

Todas las obras derivadas de la presente condición estarán finalizadas en su totalidad, previamente a la emisión del Acta de recepción provisional de obras.

6. Solución alternativa al trazado

Considerando la posibilidad de que pudiera optarse por la solución alternativa presentada por la Asociación de Afectados por la autopista del Atlántico-Tramo Rande-Puxeiros, reflejada en el Anexo I de la presente declaración, que pese a un incremento considerable en el coste económico de construcción cifrado en aproximadamente 7.000 millones de pesetas, presenta menor afección ambiental conjunta, según manifiesta la Dirección General de Obras Públicas de la Xunta de Galicia, se establecerían particularmente las siguientes condiciones:

a) Acordar con los habitantes del núcleo de Cabral la solución a posibles afecciones que a nivel urbano pudiera provocar la ejecución de esta alternativa.

b) Localización, disposición y restauración adecuada de los aproximadamente 800.000 metros cúbicos de material derivado de la excavación del túnel de 2.800 metros de longitud, que esta alternativa requiere.

c) Estudio para determinar los niveles de ruido generado en la zona de influencia del viaducto de 1.570 metros de longitud que esta alternativa incorpora, y de las medidas correctoras que sería necesario implementar para conseguir que no se sobrepasen los 55 dB leq nocturnos y 65 dB leq diurnos, dentro de los límites del territorio que a la fecha de esta Declaración se encuentre clasificado como suelo urbano y/o urbanizable por el planeamiento urbanístico de los términos municipales afectados.

d) Adecuación ambiental del enlace de Peinador para esta alternativa, dadas las importantes afecciones que su construcción generaría.

7. Programa de Vigilancia Ambiental

Se redactará un nuevo Programa de Vigilancia Ambiental que, asumiendo lo expuesto en líneas generales en el Estudio de Impacto Ambiental sobre esta materia, detalle el seguimiento y control de los impactos identificados como significativos, la eficacia de las medidas correctoras propuestas y la observancia de las actuaciones derivadas de las condiciones establecidas en la presente Declaración de Impacto Ambiental.

El Programa especificará el tipo de informes y su frecuencia de emisión. Tales informes, cuando corresponda, serán emitidos durante tres años a partir de la fecha de recepción provisional de la obra.

Se considerarán particularmente los siguientes aspectos:

- Control del cumplimiento de lo establecido por la condición 2, en relación al patrimonio histórico cultural y a los traslados especificados en la misma.

- Análisis de los niveles de inmisión sonora en las zonas señaladas en la condición 3.

- Estado de la red de drenaje afectada por la obra en la cuenca del río Lagares.

- Estado de las áreas restauradas y evolución edáfica del suelo re-puesto y de la vegetación utilizada en la restauración paisajística a que se refiere la condición 5.

Cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto durante la fase de construcción como de funcionamiento, se realizarán análisis y actuaciones específicas necesarias.

8. Remisión de información complementaria

La documentación adicional al Estudio de Impacto Ambiental derivada de las condiciones establecidas por la presente Declaración, se remitirán a la Dirección General de Política Ambiental, previamente a la aprobación definitiva del Proyecto de Construcción y conformando un capítulo específico del mismo:

- Diseño y ubicación de estructuras de comunicación transversal y de enlace (condición 1).

- Operaciones previstas para el traslado, en su caso, del petroglifo de Maceiriña (condición 2).

- Proyecto de medidas preventivas del ruido (condición 3).

- Localización de vertidos de materiales excedentes, escombreras y canteras (condición 4).

- Proyecto de recuperación ambiental (condición 5).

- Programa de Vigilancia Ambiental (condición 7).

del suelo, planeamiento urbano, la propia dinámica urbana, así como someramente sobre la calidad de vida afectada por el ruido y la contaminación del aire. Finalmente, se analizan los efectos sobre el Patrimonio histórico-artístico.

El Estudio de Impacto Ambiental recomienda como medidas correctoras más importantes, la selección de ubicación conveniente de canteras y escombreras, el almacenaje del suelo vegetal extraído para su posterior utilización en los taludes, los pasos para fauna en los cruces de autopista con arroyos, la protección de la parte superior de los taludes y la implantación de vegetación en las zonas desnudas. A nivel del medio humano, recomienda la necesidad de proporcionar una información adecuada a los Ayuntamientos de los municipios afectados, para que éstos tomen medidas de planeamiento a fin de minimizar los efectos negativos y, por otra parte, que se tomen medidas contra el ruido.

Análisis de contenido

El Estudio de Impacto Ambiental presenta carencias tanto en el inventario ambiental como en la definición de impactos previstos, no existiendo ningún sistema de evaluación global de impacto, ya que únicamente se identifican algunos impactos a través de una matriz tipo Leopold. No realiza una comparación completa de las cuatro alternativas básicas de las cuales solamente una es estudiada, estableciéndose para ella medidas correctoras de carácter general.

No se especifican las zonas de deposición del previsible material excedente, a pesar de los grandes movimientos de tierra previstos, ni por tanto qué acciones se plantean ejecutar con dichos materiales de significativo volumen.

Respecto de los procesos derivados de las características geológicas y geomorfológicas, no se incluye un análisis de las repercusiones que pudieran derivarse. Es importante entender que la entidad de la obra podría hacer pensar en importantes riesgos de inestabilidad del terreno, que es preciso predecir.

No incorpora análisis detallado de la hidrología, describiéndose las características de ésta, de una manera muy general, sin la necesaria cartografía.

Apenas se define la vegetación climática, tan importante para comprender la dinámica ambiental del ámbito estudiado, así como para su aplicación en las tareas de restauración. Tampoco se ha realizado una valoración de las distintas formaciones vegetales actuales que clarifique el valor ecológico de las comunidades presentes, para lo cual hubiera sido necesario aportar cartografía de detalle, de las áreas más frágiles.

La descripción de la fauna es uno de los puntos más deficientes, ya que sólo se realiza un listado de especies potencialmente existentes, sin ofrecer información de las presentes en el ámbito, así como de los biotopos que frecuentan.

En cuanto al paisaje, se realiza un estudio muy somero de las características estéticas del entorno, así como de la visibilidad. Para esta última no se ha tomado en cuenta los puntos que presenta mayor accesibilidad visual como son núcleos de población, carreteras, ferrocarriles y otras infraestructuras. Se ha realizado una cartografía de visibilidad que ofrece muy poca información. Hubiera sido conveniente el haber definido asimismo unidades de paisaje que contuvieran determinadas características homogéneas de calidad visual.

No se ha realizado un estudio de áreas de especial interés (puntos críticos), que hubieran podido ser definidas a partir de la información de los tres parámetros ambientales más relevantes: vegetación, fauna y paisaje.

No se incorpora un análisis del estado preoperacional de contaminación atmosférica, ni de ruido de fondo.

Pese al correcto análisis de las fuentes documentales sobre el medio humano, no se aporta un análisis sobre el grado de aceptación social de la infraestructura, hecho particularmente importante y necesario, dada la contestación manifestada en información pública.

Los impactos ambientales identificados, no son posteriormente descritos. Cabe destacar la no incorporación de la geomorfología en la matriz de impacto, siendo éste uno de los factores previsiblemente más alterados.

Asimismo la definición de impactos sobre los factores hidrológicos y faunísticos resulta insuficiente, basándose en generalidades, no emitiendo ninguna valoración cualitativa según los criterios planteados en el propio Estudio.

El paisaje, que es presentado en la matriz de identificación de impactos como importante, no es objeto de estudio en la evaluación.

En ningún apartado se realizan distinciones concretas en cuanto a la tipología de impacto (temporal, permanente, simple, acumulativo, etcétera).

En cuanto a las medidas correctoras y Programa de Vigilancia, salvo escasas referencias, las acciones propuestas son de carácter general y de aplicación global en el caso de infraestructura de comunicación. Sin embargo este hecho, se puede deber también, a que la actuación se encuentra en fase de estudio informativo. Lo mismo cabe decir del Programa de Vigilancia Ambiental. Por último, el Estudio de Impacto Ambiental no incorpora el documento de síntesis.

Como conclusión, el Estudio de Impacto Ambiental presenta importantes carencias informativas, fundamentalmente en lo relativo a la identificación y valoración de afectaciones concretas, y no incorpora la suficiente información para permitir una comparación de alternativas. Por ello el estudio, no se pronuncia sobre la alternativa ambientalmente idónea. No obstante y a pesar de las carencias observadas, puede considerarse viable ambientalmente la ejecución del proyecto con el cumplimiento de las condiciones de esta declaración.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del Estudio de Impacto Ambiental

Alegaciones recibidas

- Dirección Xeral do Patrimonio Histórico e Documental, de la Consellería de Cultura e Xuventude de la Xunta de Galicia.
- Concello de Redondela.
- Asociación de Vecinos de Chapela-Redondela.
- CAMPSA.
- Doña Marina Pereira Souto, en representación de la Asociación de Padres del Colegio Público de Carballal.
- Don Antonio Comeselle Romero, como Presidente de la Asociación de Vecinos de Cabral.
- Directora del Colegio Público «Carballal».
- Don José Antonio Alonso Fernández, como presidente de la Junta Gestora de la Asociación de Afectados por el tramo Rande-Puxeiros.
- Informe presentado por los Arquitectos don Pedro Alonso Fernández y don Francisco Castro Nieto a requerimiento de don José Antonio Alonso Fernández.
- Ayuntamiento de Vigo.
- Solución alternativa presentada por don José Antonio Alonso Fernández como presidente de la Asociación de Afectados de la autopista del Atlántico, tramo Rande-Puxeiros, la cual fue estudiada en junio de 1991 por la Consellería de Ordenación del Territorio y Obras Públicas (Xunta de Galicia) e informada como de menor afección ambiental pero de muy superior coste de construcción.
- Ayuntamiento de Mos.

Contenido ambientalmente significativo de las alegaciones

Los aspectos más significativos presentados en las alegaciones son:

- El petroglifo de Maceiriña no supone problema si se traslada a otro emplazamiento, según indica la Dirección Xeral de Patrimonio Histórico e Documental (Xunta de Galicia).
- El Plan de Reforma Interior de Chapela-Redondela no prevé la construcción del tramo Rande-Puxeiros y por lo tanto se tendrá que modificar el planeamiento. El documento no aporta información acerca de caminos y comunicaciones de menor entidad, ni de la afección a cauces de agua existentes. No se detallan las medidas correctoras a aplicar en base a los movimientos de tierra (Ayuntamiento de Redondela).
- Insuficiencia de datos de evaluación del trazado propuesto; afección a viarios existentes (particularmente el Camino de Bajada a Pousadoura) y carencia de definición de los bienes y derechos afectados por el trazado. Falta de previsión y corrección de los afectados negativos (Asociación de Vecinos de Chapela-Redondela).
- Se tiene en proyecto la ubicación de una instalación de recepción y almacenamiento de CAMPSA, que pudiera ser afectada por el trazado en el enlace de Puxeiros (CAMPSA).
- Riesgos de accidentes debido a la cercanía del Colegio Público de Carballal a la autopista (enlace de Peinador), así como la afección a masas arbóreas que rodean la ciudad. Es ilegal prescindir del trazado contemplado por el PGOU de Vigo (Asociación de Padres del Colegio Público de Carballal).
- Se hace imposible la evaluación comparable de las alternativas. No se definen las carreteras, caminos vecinales y demás servicios afectados por el trazado. Se ha dado una valoración ambiental baja a la ría de Vigo, ladera de Cabral y Candean, y Monte de la Madroa. Impactos paisajísticos graves que obligan a importantes medidas correctoras. No existe estudio sociológico escalonado en función de su grado de afección por el trazado. Se da muy poca importancia a los afecciones a la agricultura. El efecto barrera en la estructura de relación social no aparece considerado. El impacto a la edificación no se relaciona en cuanto a calidad, características y significado de las edificaciones afectadas. Para la afección a núcleos rurales y zonas urbanas no se proponen medidas de corrección del impacto. No se describen medidas correctoras específicas para el ruido generado (Junta Gestora de la Asociación de Afectados por la Autopista en el tramo Rande-Puxeiros).
- Se expone una solución alternativa apoyada por la Asociación de Afectados por el tramo Rande-Puxeiros de Autopistas del Atlántico, si bien existe un numeroso grupo de vecinos de Cabral, constituidos en comisión, que apoyan el trazado inicial propuesto por el promotor.