

Medio socioeconómico:

Proteger del polvo mediante barreras arbustivas.

Las instalaciones se situarán a una distancia mayor de 500 metros de las zonas habitadas.

Medio cultural:

En el programa de vigilancia ambiental se ha tenido en consideración la protección del patrimonio arqueológico.

Paisaje:

Proyecto de restauración paisajística de la zona.

El contratista deberá presentar un plan de desmantelamiento de las instalaciones y equipos, que incluya la restauración morfológica del terreno y su posterior revegetación.

Como se ha indicado anteriormente, existe un presupuesto de ejecución material de 54.368.782 pesetas para ejecutar las medidas correctoras y el programa de vigilancia ambiental.

Programa de vigilancia ambiental:

En el estudio de impacto ambiental se incluye un programa de vigilancia ambiental, en el que se han previsto unos criterios para detectar y preservar los posibles restos arqueológicos afectados por la actuación, así como las medidas que deberán adoptarse para la protección del medio ambiente durante la fase de construcción y en la explotación de la actuación.

#### ANEXO IV

##### Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

No se han recibido alegaciones que, por motivos ambientales, se opongan a la actuación.

**5081**

*RESOLUCIÓN de 24 de febrero de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la mejora del eje ferroviario Redondela-Santiago-A Coruña.*

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 las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo a lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, modificado por el Real Decreto 1646/1999, de 22 de octubre, 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 formulación de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la antigua Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera remitió, con fecha 8 de enero de 1997, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-Resumen del proyecto, consistente en la Orden de Estudio Informativo de la mejora del eje ferroviario Redondela-Santiago-A Coruña, 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 período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 25 de junio de 1997, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

La Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes sometió el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado», con fecha 14 de abril de 1998, en el «Boletín Oficial de la Provincia de Pontevedra», con fecha 30 de marzo de 1998, y en el «Boletín Oficial de la Provincia de A Coruña», con fecha

16 de marzo de 1998, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 16 de octubre de 1998, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II incluye los datos esenciales del estudio informativo.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV es un resumen del resultado del trámite de información pública.

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, y 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 efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la mejora del eje ferroviario Redondela-Santiago-A Coruña.

#### Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente y analizadas las actuaciones propuestas en el estudio informativo, formadas por el conjunto de actuaciones Q23 (compuesto por las actuaciones individuales RP2, PV1, Portas 3, VS1, VS3, VS5, VS6, VS7, VS8, Verdía, SC4, Ordes 2, Gorgullos, Queixas y Bregua), además de las duplicaciones de vía en los tramos indicados en dicho estudio, se considera que para la realización de las mismas, tanto en la fase de proyecto como en la de construcción, se deberá cumplir lo establecido en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se oponga al contenido de la presente declaración y, además, las siguientes condiciones:

##### 1. Adecuación ambiental del proyecto

Tramo 1. Redondela-Portela:

RP2: El trazado se proyectará de forma que no se afecte, ni durante la construcción ni una vez en servicio, al cauce ni a la vegetación de ribera del río Tomeza, hábitat prioritario incluido en la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

Con objeto de minimizar la afección al cauce del río Tomeza y a su vegetación de ribera, no se producirán vertidos en la zona del cauce situada al este del ferrocarril y el acceso a la obra se llevará a cabo únicamente desde la margen oeste del mismo.

Con objeto de no afectar a las zonas húmedas adyacentes al río Tomeza (puntos kilométricos 0,300 y 1,100), se tomarán las debidas precauciones durante la ejecución de las obras, separando físicamente estas zonas de las de actividad durante la ejecución y se evitarán las excavaciones y los vertidos en las proximidades de las mismas.

PV1: Con objeto de disminuir la afección al río Rons y a su vegetación de ribera, el trazado se proyectará de forma que se utilice la obra de fábrica de paso sobre el río como parte del nuevo trazado.

Tramo 2. Portela-Villagarcía:

Portas 3: Con objeto de afectar lo menos posible al arroyo atravesado en las proximidades del punto kilométrico 0,700 y a la vegetación de esta zona, se proyectarán el trazado y los puentes sobre el camino (punto kilométrico 0,570) y el arroyo de forma que la estructura de paso sobre ambos sea única y que no haya que desviar ni canalizar el cauce del arroyo.

Con objeto de disminuir la afección a los suelos cultivables de alta productividad, se realizará un estudio específico sobre la permeabilidad del trazado ferroviario para garantizar que la disminución de la productividad agrícola sea la menor posible. Los tramos más sensibles con relación a este aspecto son los comprendidos entre los puntos kilométricos 0,000-2,500, 3,000-4,000 y 7,000-8,800. Con el mismo objetivo, se prolongará el viaducto previsto sobre la vega del río Umia en dirección este, al menos hasta el punto kilométrico 7,250.

Con objeto de disminuir la afección acústica y la intrusión visual sobre las viviendas del núcleo de Illo (punto kilométrico 3,200), el trazado se proyectará de forma que discurra en desmonte y al menos a 100 metros de las viviendas más próximas.

Con objeto de disminuir la afección paisajística, acústica y la intrusión visual sobre el entorno de Valiñas y el conjunto de la iglesia, el cementerio y el cruceiro próximos, se proyectará la traza soterrada bajo la carretera de Piñeiro a Valiñas, con lo que el túnel previsto entre los puntos kilométricos 4,215 y 6,690 comenzaría en las proximidades del punto kilométrico 3,900.

Con objeto de disminuir la afección acústica y la intrusión visual en el núcleo de Baceiro, en la zona de cruce con la carretera local, el trazado discurrirá soterrado, en falso túnel, al menos entre los puntos kilométricos 6,950 y 7,150.

El trazado se proyectará de forma que se disminuyan, en la medida de lo posible, los desmontes de grandes dimensiones previstos entre los puntos kilométricos 2,200-2,400 y 3,200-3,800. En las zonas en las que se superen los 15 metros de altura se considerará la posibilidad y conveniencia de que el trazado discurra en túnel, excavado en mina o a cielo abierto.

Asimismo, con el fin de mantener el servicio dado por la estación de Portas, se construirá un apeadero en el punto kilométrico 7,400.

### Tramo 3. Villagarcía-Santiago.

VS1: El nuevo trazado se proyectará de forma que, siempre que sea técnicamente posible, discurra entre la vía existente y la carretera C-550.

VS3: Con objeto de disminuir la afección al dominio público marítimo-terrestre, el nuevo trazado discurrirá, siempre que sea técnicamente posible, dejando el actual del lado de la costa, en especial entre los puntos kilométricos 0,000 y 0,850, donde la vía actual discurre muy próxima a la costa.

VS5: Con objeto de afectar lo menos posible al río Louro, a su vegetación de ribera y al espacio natural protegido «Foz de Ulla», comprendido entre el río Ulla y la vía actual, el trazado discurrirá en la mayor medida posible al sur de la vía actual y lo más próximo a ella que permitan las condicionantes de trazado, en especial en el paso sobre el río Louro, y de forma que se minimice la afección a la sauceda situada al norte de las vías entre los puntos kilométricos 0,800 y 1,000. Se sustituirá la obra de drenaje prevista sobre el río Louro por un puente sin pilas ni estribos en el cauce y cuyos estribos queden al menos a 5 metros de la vegetación de ribera.

VS6: Entre los puntos kilométricos 1,000 y 1,700, el trazado se proyectará de forma que no se afecte, ni durante la construcción ni una vez en servicio, a la vegetación de ribera del río Sar.

Con objeto de minimizar la afección al curso de agua Rego do Vilar (punto kilométrico 1,900), a su vegetación de ribera y a la movilidad de la fauna asociada al mismo, se dispondrá un puente de paso sobre el mismo, cuyos estribos queden separados al menos 5 metros de la citada vegetación de ribera.

Con objeto de minimizar la afección al drenaje de la braña situada entre los puntos kilométricos 3,250 y 3,430 y el efecto barrera sobre la fauna asociada a la misma, la vía discurrirá en estructura elevada sobre el terreno ocupado por la braña.

VS7: Previamente a la definición del proyecto de construcción, se realizará un estudio de detalle sobre las comunidades de brezal, pastos rocosos de Aira Praecox y formaciones de ribera con objeto de evitar su afección o al menos minimizarla. En caso de afectarlas, se propondrán medidas correctoras y compensatorias de estos impactos.

Con objeto de disminuir la afección al curso de agua Barranco de Manzanillo, a su vegetación de ribera y a la movilidad de la fauna, se prolongará el viaducto hasta la boca sur del túnel.

VS8: Con objeto de disminuir la afección a la movilidad de la fauna y a la vegetación de ribera del arroyo Paramuiños (punto kilométrico 2,300), se sustituirá el marco previsto de paso sobre el mismo por un puente, cuyos estribos queden al menos a 5 metros de la vegetación de ribera y se proyectará el trazado de forma que se disminuya en lo posible la altura y ocupación del relleno previsto en esta vaguada.

### Tramo 4. Santiago-Oroso.

Verdía: Con objeto de disminuir la ocupación de suelos de alta productividad, la afección a la vegetación de ribera del Rego da Sionlla (punto kilométrico 0,900), sobre las formaciones vegetales autóctonas, en especial las consideradas como hábitats prioritarios en la Directiva 92/43/CEE y las afecciones sobre la geomorfología y el paisaje debidas al gran terraplén previsto al inicio del trazado, se proyectará el trazado, entre el inicio y el punto kilométrico 1,600, de forma que discurra lo más cercano y paralelo posible al de la autopista A-9 que permitan los condicionantes

técnicos de ambas infraestructuras y compatible con la menor afección posible a las especies de vegetación indicadas.

Con objeto de disminuir la afección sobre la vegetación de ribera del río Sionlla y el arroyo tributario del mismo (punto kilométrico 3,450), y el efecto barrera sobre la fauna, entre los puntos kilométricos 3,150 y 3,550 se proyectará un viaducto que incluya ambos cursos de agua y la restitución del camino afectado (punto kilométrico 3,500).

Con objeto de disminuir las afecciones sobre el drenaje superficial (nivel freático y arroyos), sobre la geomorfología, sobre las formaciones de vegetación de frondosas y el efecto barrera sobre la fauna, debidas al desmonte de grandes dimensiones situado entre los puntos kilométricos 4,300 y 5,200, se prolongará el túnel previsto hacia el sur, al menos hasta el punto kilométrico 4,500, modificando la altura de la rasante, si es necesario, para garantizar su excavación en mina.

Con objeto de disminuir la afección a la vegetación de ribera del río Tambre y el efecto barrera sobre la fauna, el trazado se proyectará, siempre que sea técnicamente posible, de forma que se utilice el puente existente de cruce sobre el río Tambre (previsto de vía única en el estudio informativo).

### Tramo 5. Oroso-Gorgullos.

SC4: Con objeto de disminuir la afección al Rego da Pena (punto kilométrico 1,000) y a su vegetación de ribera (aliseda y abedular), el efecto barrera sobre la fauna y el impacto paisajístico, se sustituirá la obra de drenaje prevista por un puente de luz única, cuyos estribos queden separados al menos 5 metros de la vegetación de ribera.

Con objeto de disminuir la afección acústica y la intrusión visual sobre las viviendas del núcleo urbano de Fafia (punto kilométrico 3,100), el trazado se proyectará de forma que discurra en desmonte entre los puntos kilométricos 2,900 y 3,300 y al menos a 150 metros de las viviendas más próximas.

El trazado se proyectará de forma que, teniendo en cuenta los condicionantes técnicos, se disminuya la altura de los desmontes y terraplenes mediante una mayor adaptación al terreno, teniendo en cuenta la condición establecida en el párrafo anterior.

Ordes 2: Entre los puntos kilométricos 3,500 y 4,500 (acceso sur del túnel), el trazado se proyectará de forma que no se afecte, o al menos se minimice la afección a las masas boscosas de roble y abedul situadas a la altura de los puntos kilométricos 4,200 y 4,400, y por otra parte, que se disminuya la altura del desmonte del punto kilométrico 4,000, para lo cual podría desplazarse ligeramente la traza hacia el suroeste y elevar la altura de la rasante en esta zona.

Con objeto de disminuir la afección a la vegetación más valiosa del río Cabrón (punto kilométrico 0,750) y el efecto barrera sobre la fauna, se sustituirá el marco previsto por un puente, cuyos estribos quedarán a una distancia de al menos 5 metros de la vegetación riparia.

Con objeto de evitar cualquier afección a la vegetación de ribera del río Lengüelle, se evitará toda actuación que pueda afectar a la misma en las cercanías del meandro del río más próximo a la vía (puntos kilométricos 0,200-0,300).

Con efecto de disminuir el efecto sobre los acuíferos superficiales situados entre los puntos kilométricos 0,900 y 1,050, se proyectará el trazado elevando la rasante sobre la prevista la altura necesaria para evitar excavaciones en este tramo. Con el mismo objetivo, el trazado discurrirá en terraplén entre los puntos kilométricos 1,600 y 1,750.

Con objeto de disminuir la afección debida al ruido y la intrusión visual sobre el núcleo urbano de Villartarreo, entre los puntos kilométricos 1,800 y 2,100 el trazado discurrirá en desmonte y a una distancia mayor de 100 metros de las viviendas más próximas.

### Tramo 6. Gorgullos-Meirama.

Queixas: Con objeto de disminuir la afección al arroyo que desemboca en el río Lengüelle y a su vegetación de ribera, se mantendrá la obra de paso existente sobre el mismo (punto kilométrico 0,295), comenzando la rectificación del trazado una vez pasada ésta.

Con objeto de disminuir el impacto geomorfológico y paisajístico producido por el gran desmonte previsto entre los puntos kilométricos 2,300 y 3,100, se proyectará el trazado de forma que la altura de dicho desmonte no supere los 10 metros de altura, para lo cual se desplazará el trazado en dirección noroeste del orden de 200 metros (punto kilométrico 3,000) en la zona citada.

Entre los puntos kilométricos 5,000 y el final de la actuación, en que el trazado discurre paralelo y próximo al río Tourío, se realizarán las actuaciones previstas de forma que, ni durante la construcción ni una

vez en servicio, se afecte al río, a su cauce ni a la vegetación de ribera. El acceso a las obras se llevará a cabo desde el oeste del trazado y las instalaciones auxiliares y las actividades relacionadas con la obra se realizarán en esta margen.

Con objeto de minimizar las afecciones al río Lengüelle y a su vegetación de ribera, se proyectará el trazado de forma que se mantenga el puente existente (punto kilométrico 5,160) como parte del mismo.

El trazado entre los puntos kilométricos 5,500 y 6,100 se proyectará de forma que, ni durante la construcción ni una vez en servicio, se afecte a los brezales secos (hábitat prioritario incluido en la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres), existentes en esta zona.

#### Tramo 7. Meirama-Coruña.

Bregua: Con objeto de disminuir el efecto barrera de la nueva vía del ferrocarril sobre las viviendas del núcleo urbano de Boedo (puntos kilométricos 1,500-2,000), se garantizará la permeabilidad de las conexiones de los caminos entre ambos lados de la vía. Con el mismo objetivo, se analizará la posibilidad y conveniencia de desmontar el tramo de ferrocarril que quede fuera de uso, reintegrando el terreno a su estado original, incluyéndose, en su caso, esta actuación en el proyecto de construcción.

Con objeto de disminuir el impacto visual y paisajístico y el efecto barrera producidos por el terraplén previsto en la parte final del trazado, puntos kilométricos 5,000-5,500, se bajará la cota de la rasante de forma que la altura del mismo no supere los 10 metros de altura.

Por último, si, con el fin de mejorar las comunicaciones con los municipios afectados, se necesitase incrementar en el futuro la capacidad para dar servicio cada media hora, se podrá duplicar la vía en los siguientes tramos, que, de acuerdo con lo recogido en el informe sobre el expediente de información pública, complementarán a los ya contemplados en el estudio informativo:

Portela-Vilagarcía de Arousa, que incluye la variante Portas 3.

Santiago de Compostela-Oroso, que comprende la variante de Verdía, sin que este hecho condicione lo establecido en el último párrafo de las condiciones establecidas para dicha actuación en el apartado 1 de esta declaración.

### 2. Protección de los servicios existentes

Durante la construcción y explotación de la vía se asegurará la continuidad de los servicios existentes, de acuerdo con lo dispuesto en el estudio de impacto ambiental, atendiendo especialmente a las conducciones de abastecimiento de agua a cultivos.

Se restituirán todas aquellas carreteras que se vean afectadas por la obra, ajustándose los proyectos constructivos de las medidas protectoras y correctoras a tomar en las fases de construcción y de explotación a lo dispuesto en el Reglamento General de Carreteras e Instrucción de Carreteras sobre Trazado.

Se repondrán todos los caminos existentes y se construirán a distinto nivel de la vía todos los accesos necesarios a las estructuras de paso. En particular, se considerarán las siguientes actuaciones:

Construcción de caminos laterales a ambos lados de la vía, del punto kilométrico 0,400 al punto kilométrico 1,750, del punto kilométrico 2,125 al punto kilométrico 2,675, del punto kilométrico 3,125 al punto kilométrico 3,600 de la actuación Portas 3 (término municipal de Barro).

Construcción de camino de acceso al nuevo apeadero de la actuación Portas 3 (término municipal de Portas).

Construcción de caminos laterales a ambos lados de la vía desde el punto kilométrico 0,275 al 0,950 de la actuación VS5 (término municipal de Valga).

Construcción de un camino lateral de servicio entre los puntos kilométricos 1,425 y 1,790 de la actuación VS7 (término municipal de Teo).

Construcción de caminos laterales a ambos lados de la vía entre los puntos kilométricos 4,325 y 4,525 de la actuación Ordes 2 (término municipal de Ordes).

Construcción de caminos de servicio en el punto kilométrico 0,600 (por encima del túnel previsto en el estudio informativo) y entre los puntos kilométricos 0,800 y 1,250 de la actuación Gorgullos, a ambos lados de la vía (término municipal de Ordes).

Construcción de caminos laterales de servicio entre los puntos kilométricos 1,225 y 1,500 de la actuación Queixas (término municipal de Ordes).

Con el fin de facilitar la permeabilidad territorial en las zonas afectadas por el proyecto y de acuerdo, asimismo, con el informe sobre el expediente

de información pública, se añadirán las siguientes actuaciones a las ya contempladas en el estudio informativo:

Sustitución del paso a nivel de Balastreira por un paso superior, punto kilométrico 0,580 de la actuación VS3, (término municipal de Catoira)

Sustitución del paso a nivel de Cores por un paso superior, punto kilométrico 0,425 de la actuación VS3, (término municipal de Catoira).

Se modificará la situación del paso superior previsto en el punto kilométrico 1,760 de la actuación VS5 (término municipal de Valga), ubicándolo a una mayor distancia de las viviendas existentes.

### 3. Protección del sistema hidrológico

Con el fin de no inducir riesgos sobre el sistema hidrológico existente en la zona, no se localizarán canteras, préstamos ni vertederos, ni se ubicarán parques de maquinaria ni instalaciones auxiliares de obra en aquellas zonas que puedan afectar a dicho sistema, ya sea directamente o por escorrentía o erosión.

Se instalarán balsas de decantación en las bocas de los túneles durante su construcción y en las zonas de instalaciones y parques de maquinaria, así como barreras de retención de sedimentos en viaductos y aquellos tramos del trazado que discurran próximos a cursos de agua o a barrancos tributarios de los mismos.

Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre ríos, arroyos y barrancos. El agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos, siempre que no sea sobrepasado el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos. En caso de no ser así, deberá tratarse el agua por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

Los aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción se gestionarán según la normativa aplicable. En ningún caso se verterán dichos residuos al terreno o a los cursos de agua.

Se minimizará la franja de afección a la vegetación de ribera en las construcciones de viaductos, jalonándose la anchura estrictamente necesaria de actuación en torno al eje de la vía, de manera que permita la construcción de las estructuras.

Todas estas medidas de protección se aplicarán con especial cuidado en las actuaciones próximas a los ríos Umia, Louro, Sar, Tambre, así como en las actuaciones VS3, VS5 y en el desdoblamiento de vía en Pontecesures, debido a su proximidad al lugar de interés comunitario (LIC) «Sistema Fluvial Ulla-Deza». Asimismo, se tendrán en cuenta en la redacción de los correspondientes proyectos constructivos las directrices del Plan Hidrológico de Galicia-Costa.

### 4. Prevención del ruido

Deberán diseñarse en el proyecto constructivo y ejecutarse en la fase de obra las medidas adecuadas para conseguir que el nivel sonoro equivalente de inmisión sonora en todo el trazado no sobrepase, medido a 2 metros de las fachadas y a la altura de la planta superior, los límites siguientes:

Zonas residenciales:

$L_{eq}$  (7-23 h) menor que 65 dB(A).

$L_{eq}$  (23-7 h) menor que 55 dB(A).

Zonas comerciales:

$L_{eq}$  (7-23 h) menor que 70 dB(A).

$L_{eq}$  (23-7 h) menor que 60 dB(A).

Zonas industriales:

$L_{eq}$  (7-23 h) menor que 75 dB(A).

$L_{eq}$  (23-7 h) menor que 70 dB(A).

En cuanto a zonas hospitalarias, centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas, se deberá garantizar que la actividad a la que estén destinadas no sufran alteraciones por motivos acústicos.

Además, en todo el trazado el nivel máximo de inmisión ( $L_{max}$ ), medido en las mismas condiciones que el  $L_{eq}$ , no será superior a 85 dB (A).

Serán objeto de seguimiento especial las actuaciones que discurren a menos de 100 metros de núcleos habitados, en concreto:

RP2 a su paso por Cabanas (término municipal de Pontevedra).

PV1 en San Cayetano (término municipal de Pontevedra).

Portas 3 en toda su longitud.

VS1 en Vilar (término municipal de Vilagarcía de Arousa).

VS3 a su llegada al núcleo de Catoira.

Desdoblamiento de vía en los núcleos de Padrón y en Pontecesures.

VS5 en toda su longitud.

VS6 en Porta dos Mariños (término municipal de Padrón).

VS7 en Rúa de Francos (término municipal de Teo).

VS8 en Biduido do Abaixo, Biduido do Arriba y Casanova (término municipal de Ames).

Desdoblamiento de vía en la cercanía de los núcleos de Santiago de Compostela y Piñeiro.

Ordes 2 en Os Corros y Fosado (término municipal de Ordes).

Desdoblamiento de vía en Souto, Santa Cecilia y a la entrada en la ciudad de A Coruña.

##### 5. Protección del patrimonio cultural

En el proyecto constructivo, y en coordinación con la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Galicia, se elaborará un plan de prospección arqueológica de las superficies a ocupar por las actuaciones, así como de las superficies destinadas a acoger vertederos e instalaciones auxiliares. En la Memoria final de la prospección se propondrán las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, así como un programa de actuación, compatible con el plan de obra, que considere las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

Se estudiará, asimismo, la posibilidad de modificar el tratamiento de Portas 3 en el enclave de la iglesia parroquial de Valiñas, su cruceiro y área de esparcimiento mediante soluciones que contemplen la mayor longitud del falso túnel y procuren suficiente superficie para el uso adecuado de este espacio cultural.

##### 6. Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares

Se emplearán únicamente aquellas zonas de préstamos, canteras y gravas que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En caso contrario, se deberá presentar la documentación necesaria ante la autoridad ambiental competente para su pertinente evaluación de impacto ambiental.

Se dará prioridad a las canteras abandonadas como zona de emplazamiento de vertederos, excluyéndose como zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares aquellas con suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, zonas con arbolado y vegetación autóctona y márgenes de ríos. Estas zonas de exclusión se cartografiarán en el proyecto constructivo a una escala no inferior a 1:5.000.

Si una vez realizados los ajustes de trazado exigidos en la condición 1, el balance del movimiento de tierras determinara la necesidad de crear vertederos permanentes de más de 25.000 metros cúbicos, éstos vendrán definidos completamente en el proyecto constructivo. Su ubicación y características figurarán en todos los documentos del proyecto y tendrán carácter contractual.

##### 7. Protección de la fauna y de la vegetación

Como se recoge en el estudio de impacto ambiental, no se realizarán desbroces, voladuras, movimientos de tierras ni otras actividades generadoras de ruido durante el periodo de reproducción de la fauna. Los sistemas de drenaje previstos en el estudio informativo se adecuarán para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos sin perder su funcionalidad original. La ubicación de dichos pasos se determinará en los proyectos constructivos, en coordinación con el órgano competente de la Junta de Galicia, a partir de un estudio sobre los pasos naturales a lo largo del trazado de las actuaciones variantes, proyectando los marcos de uso específico para la fauna cuando el paso natural no coincida con obras de drenaje.

En el diseño de los viaductos se dejará una distancia mínima de 5 metros entre los estribos y las márgenes del río al que cruzan, facilitando así la permeabilidad transversal de la vía para la fauna ripícola.

Se prestará atención especial al diseño de estas medidas en la actuación VS5.

Para minimizar la afección sobre la vegetación natural, se tomarán las medidas oportunas que restrinjan la ocupación del terreno durante las obras. Esta ocupación se ceñirá lo más posible a lo largo de la traza y en las zonas de préstamo, vertedero, zonas de instalaciones y caminos

auxiliares, intentando no superar la franja definida por la explanación de la vía.

Cuando la vía afecte a zonas arboladas, se realizará el desbroce de modo que se incida sobre la menor superficie y número de pies posible.

Una vez finalizada la actuación, se revegetarán aquellas zonas ocupadas por instalaciones temporales.

##### 8. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística

Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, desarrollando lo esbozado en el estudio de impacto ambiental con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El proyecto considerará toda la longitud de actuación del trazado en variantes y desdoblamientos de vía (desmontes, terraplenes, túneles, viaductos), así como áreas de vertederos, préstamos, viario de acceso a la obra, parque de maquinaria y otras instalaciones temporales, prestando especial interés al emboquillado de los túneles y a los cruces de cauces superficiales (viaductos y obras de drenaje).

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y los paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén será preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, 3H:2V, de modo que sea posible su revegetación. En cualquier caso, los desmontes que no sean en roca no serán superiores a 1H:2V, salvo que se produzca un impacto por la ocupación del suelo que no compense las ventajas de taludes más tendidos.

Se elaborará en cada proyecto constructivo un plan de gestión de tierra vegetal, en el que se contemplará la retirada selectiva de la capa más superficial del suelo en los movimientos de tierras, que, tras su acopio y mantenimiento, se reutilizará en la restauración vegetal del trazado y de las superficies ocupadas por las instalaciones temporales utilizadas en la fase de construcción.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto constructivo se coordinarán y simultanearán, espacial y temporalmente, con las propias de la construcción de la vía. Su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

Atención especial se pondrá en el estudio de los tramos de vía que quedarán abandonados, en los que se analizará la viabilidad de demoler los tramos de plataforma de pequeña longitud, considerando pormenorizadamente la permeabilidad territorial e integración paisajística. En el caso de aquellos tramos de longitud considerable, como las variantes de Portas, Verdía y Ordes, el órgano promotor deberá formular soluciones viables para su transformación en vías verdes o cualquier otra solución que dé respuesta satisfactoria a la incidencia ambiental y territorial originadas por el abandono de los tramos.

##### 9. Seguimiento y vigilancia

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras, una vez ejecutadas, establecidas en el estudio de impacto ambiental, en el proyecto de construcción y en el condicionado de esta declaración.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y periodo de su emisión. Para ello el programa detallará, para cada factor ambiental 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 Secretaría General de Medio Ambiente a través de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes, 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 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 de las obras y final, 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:

Plan de seguimiento ambiental, para la fase de obras, presentado por la asistencia técnica a la dirección de obra.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra.

- b) Comunicación del acta de comprobación del replanteo.  
 b) Informes periódicos trimestrales durante toda la fase de obras.  
 c) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe de la adecuación ambiental del trazado realizada conforme a la condición 1.

Informe sobre la continuidad de los servicios existentes realmente mantenidos, de acuerdo con la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio arqueológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre el emplazamiento de canteras, zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 6.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y la vegetación realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 7.

Informe sobre las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 8.

Plan de seguimiento ambiental para la fase de explotación.

Anualmente y durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 8.

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.

#### 10. Documentación adicional

La Secretaría de Estado de Infraestructuras remitirá a la Secretaría General de Medio Ambiente, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación al proyecto de construcción de las prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Adecuación ambiental del proyecto, a que se refiere la condición 1.

Diseño de puentes y medidas relativas a la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 3.

Estudio acústico y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 4.

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 5.

Justificación de la solución adoptada en el espacio cultural de Valiñas y emplazamiento de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, y, en su caso, estudio específico de nuevos emplazamientos con cartografía de zonas de exclusión, a que se refiere la condición 6.

Justificación de la viabilidad de demolición de los tramos de plataforma abandonados y proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 8.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la Dirección Ambiental de Obra, a que se refiere la condición 9.

#### 11. Financiación de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contemplados en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración, figurarán en la Memoria, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

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.

Madrid, 24 de febrero de 2000.—El Secretario general, Juan Luis Muriel Gómez.

### ANEXO I

#### Resultado de las consultas previas realizadas

Los organismos, entidades y particulares consultados, a los que se remitió la Memoria-resumen, fueron los siguientes:

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Ministerio de Medio Ambiente)	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Galicia	—
Diputación Provincial del MOPTMA en A Coruña	X
Diputación Provincial del MOPTMA en Pontevedra	—
Gobierno Civil. A Coruña	—
Gobierno Civil. Pontevedra	—
Servicio Provincial de Costas de Pontevedra	X
Consejería de Cultura y Juventud	X
Consejería de Política Territorial	X
Consejería de Agricultura	X
Secretaría General para la Protección Civil y el Medio Ambiente.	—
Asociación Ecoloxista do Grove	—
Diputación Provincial de A Coruña	—
Diputación Provincial de Pontevedra	—
Ecología e Meio Ambiente	—
Grupo ERVA	—
NADEGA	—
Seminario Ciencias Naturais. Grupo Ecoloxista	—
Instituto Tecnológico Geominero de España	X
Consejo Superior de Investigaciones Científicas	—
Instituto de Estudios y Desarrollo de Galicia	—
Departamento de Ecología de la Facultad de Biología	—
INIA de Galicia	—
Departamento de Biología Vegetal de la Facultad de Farmacia	—
Departamento de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras	—
Grupo de Bioespeleología «Luis Iglesias»	—
CODA	—
Consejo Ibérico para la Defensa de la Naturaleza	—
AEDENAT	—
FAT	—
ADENA	—
SEO	—
ADEGA	—
Asociación para la Cultura y la Ecología	—
Grupo Lobo	X
Sociedade Galega de Historia Natural	—
Arco Iris	—
Asamblea Ecoloxista e Naturalista de Galiza	—
Colectivo Ecoloxista e Naturalista de Ribeira	—
Escola de Tempo Libre «Don Bosco»	—
GEMA	—
Grupo Medioambiental a Curuxa	—

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
DENOSIÑA .....	—
Grupo Naturalista «HÁBITAT» .....	—
IRMA TERRA .....	—
Seminario de Ciencias Naturales .....	—
Sociedade Galega de Historia Natural .....	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental .....	X
La Federación Galega de Municipios e Provincias .....	X
Unión de Consumidores de Galicia .....	—
Ayuntamiento de Redondela .....	—
Ayuntamiento de Sotomayor .....	—
Ayuntamiento de Vilaboa .....	X
Ayuntamiento de Pontevedra .....	X
Ayuntamiento de Barro .....	X
Ayuntamiento de Portas .....	X
Ayuntamiento de Caldas de Reyes .....	—
Ayuntamiento de Villagarcía de Arosa .....	X
Ayuntamiento de Catoira .....	—
Ayuntamiento de Valga .....	X
Ayuntamiento de Puenteceures .....	X
Ayuntamiento de Padrón .....	—
Ayuntamiento de Rois .....	—
Ayuntamiento de Teo .....	—
Ayuntamiento de Ames .....	—
Ayuntamiento de Santiago de Compostela .....	—
Ayuntamiento de Oroso .....	—
Ayuntamiento de Tordoya .....	—
Ayuntamiento de Órdenes .....	X
Ayuntamiento de Cerceda .....	—
Ayuntamiento de La Racha .....	—
Ayuntamiento de Culleredo .....	X
Ayuntamiento de Arteijo .....	X
Ayuntamiento de A Coruña .....	X

Del contenido de las contestaciones recibidas cabe destacar, desde el punto de vista ambiental, los siguientes aspectos:

La Federación Galega de Municipios y Provincias considera que la calificación del suelo no urbanizable de protección supone, en los espacios Naturales, una limitación de usos permitidos al objeto de salvaguardar el bien o recursos protegidos (protección legal).

A su vez informa que se debe tener especial atención respecto a las emisiones sonoras a lo largo de toda la traza, teniendo en cuenta que está en proceso de tramitación la Ley de Protección del Ambiente Sonoro para Galicia. Asimismo, la Ley de Pesca Fluvial para Galicia establece una serie de condicionantes para todas aquellas obras y proyectos cuya ejecución implique trabajar en cauces o riberas de ríos y cualquier otro tipo de cauce de aguas continentales.

La Demarcación de Costas en Galicia informa sobre posibles afecciones al dominio público marítimo terrestre en las siguientes actuaciones:

Cruce de la ría de Vigo (Soutomaior-Pontevedra), actuación RPI (variante con movimiento entre 500 y 1.000 metros).

Ría de Arousa (entre Vilagarcía y Pontecesures) actuaciones VSI, VS2, VS3, VS4 y VS5 (rectificaciones menores de 500 metros).

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Comunicaciones Social de la Junta de Galicia, considera en su informe que se deberá prestar especial atención al patrimonio arquitectónico y arqueológico.

La Dirección General de Calidad Medioambiental y Urbanismo de la Junta de Galicia informa que el proyecto atraviesa zonas afectadas por la Ley de Costas, lo que se deberá tener en cuenta en lo referente, tanto a la zona marítimo terrestre, como a la de servidumbre de protección.

La Dirección General de la Conservación de la Naturaleza comunica posibles alteraciones sobre diecisiete tipos de hábitat recogidos en la Directiva 43/92/CEE, estando cinco de ellos señalados como «prioritarios» en el anexo I de la citada Directiva.

Asimismo informa sobre posibles afecciones al espacio «Brañas del Río Ulla» en el concejo de Valga (Pontevedra). Así como a la «Foz do Ulla» en los términos municipales de Rianxo y Dodro, y en el cruce del río Tambre.

El Grupo Lobo considera que en la evaluación del proyecto se deberá tener en cuenta el Real Decreto 1997/1995, y la Directiva de Hábitat, al existir especies de mamíferos (lobo) de interés comunitario.

## ANEXO II

## Descripción del estudio informativo

Las características generales del estudio informativo son las siguientes:

El proyecto se inscribe en el marco del Plan de Infraestructuras Ferroviarias (PIF), elaborado por la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario.

Es un proyecto de acondicionamiento, ya que se trata de la modificación del trazado de la línea entre Redondela y Santiago y entre esta localidad y A Coruña, con arreglo a objetivos de mejora de tiempos, mediante la mejora de radios de curvatura y reducción de pendientes, que permitan velocidades de 160 kilómetros/hora e incluso mayores. No se ha previsto ni la electrificación ni el vallado de dicha línea férrea.

Para una mayor operatividad en el análisis, se ha considerado dividido el recorrido en siete tramos, comprendiendo cada uno de ellos una serie de actuaciones. En dicha tramificación se ha procurado que haya cierta homogeneidad tanto en la tipología de la actuación como en las características territoriales, de forma que en cada tramo se pueda considerar un grupo compacto de actuaciones. La descripción de estos tramos, de las actuaciones que incorporan y las principales características de las mismas, se resumen a continuación:

Tramo 1 (Redondela-Portela): Las actuaciones comienzan en Redondela. En los primeros kilómetros de trazado, el trayecto es totalmente costero y es donde se localiza la actuación RPI, consistente en un desvío y un túnel de 880 metros, enmarcada en el «Mar de San Simón». La siguiente actuación RP2, de ajuste de trazado, se sitúa antes de la llegada de la vía férrea a la localidad de Pontevedra, en el amplio valle aluvial del río Tomeza. En cuanto al resto de las actuaciones, PV1, PV2 y PV3, (esta última incluye un puente de 155 metros y otro de 40 metros), se sitúan al norte de la localidad de Pontevedra, cercanas al río da Granda, tras pasar el río Lérez, estando situado al final del tramo (punto kilométrico 29) en la estación de Portela.

Tramo 2 (Portela-Vilagarcía): Las cuatro actuaciones consideradas se ubican al oeste de la localidad de Caldas de Reis y del río Umiá. Este tramo tiene su punto de partida en la estación de Portela (punto kilométrico 29) y como final, la localidad costera de Villagarcía. Las dos primeras actuaciones, PV5 y PV6, constituyen pequeñas rectificaciones de trazado. En cuanto a Portas 2 y Portas 3, constituyen alternativas de trazado, enfrentadas, que evitan el rodeo que actualmente da la línea férrea para adaptarse al discurrir del río Umiá, referente para ambas alternativas que contemplan sendos túneles y dos puentes cada una.

Tramo 3 (Vilagarcía-Santiago): Se inicia en el entorno de Villagarcía y termina en las proximidades de O Milladoiro, cercano ya a la ciudad de Santiago. Constituye un tramo costero, ya que las cinco primeras actuaciones VS1 a VS5 se enmarcan a una distancia menor de 1 kilómetro del río Ulla, que conforma la ría de Arosa. La VS2; consiste en un pequeño túnel de 150 metros. El resto de las actuaciones están dominadas por la vega del río Sar, desde la localidad de Padrón hasta el núcleo de Santiago.

Tramo 4 (Santiago-Oroso): Las actuaciones previstas comienzan a partir de Santiago, al norte de su polígono industrial (Boisaca) y acaban en la unión de los ríos Tambre y Lengüelle, al oeste de la localidad de Sigüeiro. Se trata de un área totalmente interior, donde los referentes ambientales son los ríos Tambre, Lengüelle y Sionlla. Las actuaciones son SC1, SC2, SC3, Sionlla y Verdía. Las tres primeras se presentan como posibles alternativas a Verdía y a Sionlla, siendo, a su vez, estas dos últimas, excluyentes. SC3 y Sionlla son compatibles. Verdía contempla la construcción de un túnel de 2.200 metros y un puente de 100 metros, mientras que Sionlla supone 2.695 metros de túnel, en cinco tramos, y tres puentes, con un vano total de 1.005 metros.

Tramo 5 (Oroso-Gorgullos): El inicio de las actuaciones de este tramo se sitúa una vez pasado el río Tambre, en el entorno de la localidad de Sigüeiro, donde la autopista A-9 se aleja hacia el este, y el final se ubica al oeste de Ordes. Las actuaciones que se incluyen en este tramo son las denominadas SC4, Ordes 1 con dos puentes, Ordes 2 con un túnel y Gorgullos con otro túnel. Las actuaciones denominadas Ordes 1 y Ordes 2 son alternativas que discurren cada una por una de las márgenes del río Lengüelle.

Tramo 6 (Gorgullos-Meirama): Incluye las actuaciones de Queixas, con un túnel de 1.030 metros. Cerceda, con puente y túnel, Eirexe1 y Meirama. Este tramo discurre por el valle del río Lengüelle en su comienzo y a lo largo de las dos primeras actuaciones, que se presentan como alternativas mutuamente excluyentes. Eirexe 1 discurre en las inmediaciones del apeadero de Vila de Igrexa, comenzando en un túnel bajo el monte do Xeiro y acabando en la pequeña localidad de Candendo. En Meirama,

se rectifica un trazado curvo entre las cercanías de Piñeiro y Corgo de Abaixo, alejándolo de la gran cantera de la que toma el nombre la actuación.

Tramo 7 (Meirama-Coruña): Este último tramo sólo incluye una actuación, Bregua, que supone un gran túnel para atravesar una importante zona montañosa entre Boedo y Ugés, próximo a la importante población de Arteixo, a 10 kilómetros de la estación de A Coruña.

Sección tipo:

Anchura de la vía: 1,668 metros.

Anchura superficie superior del balasto: 3,668 metros.

Anchura de la base del subbalasto: 6 metros (3 metros a cada lado del eje de la vía).

Grosor de la capa de balasto: 30 centímetros.

Grosor de la capa de subbalasto: 25 centímetros.

Grosor de la capa de forma: 25 centímetros.

Inclinación de las superficies de subbalasto y capa de forma: 4 por 100.

Inclinación de los taludes de balasto, subbalasto y capa de forma 3H/2V.

En los desmontes a estas secciones se añade la anchura de la cuneta.

La combinación de actuaciones que se propone como trazado definitivo para lograr el objetivo de mejora de tiempos es la siguiente:

Ajuste de trazado en RP2 y PV1, alternativa Portas 3 con un túnel del punto kilométrico 4,215 al 6,690, un puente del punto kilométrico 7,050 al 7,150 y otro del punto kilométrico 7,800 al 8,500; ajustes de trazado en VS1, VS3, VS5 y VS6; un puente de 40 metros y un túnel de 860 metros en VS7, ajuste en VS8; la solución Verdía, así como otro túnel de 605 metros en SC4; la alternativa Ordes 2 y Gorgullos para enlazar con la solución Queixas, túnel de 1.030 metros, y un túnel de 2.940 metros en la solución Bregua.

### ANEXO III

#### Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio, en sus epígrafes, se estructura con arreglo a lo establecido en el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental en su artículo 7, donde se analiza el proyecto, y se desarrolla un inventario ambiental sobre el medio físico y socioeconómico, identificando y valorando los impactos, así como desarrollando un plan de medidas correctoras. El estudio se completa con un programa de vigilancia ambiental.

Las características más notables del estudio, definiendo los valores del medio donde se inscribe el proyecto se pueden apreciar en la descripción, concisa y precisa, que se hace de los impactos identificados para todas y cada una de las actuaciones de las diferentes alternativas que, de manera conjunta y sintética, se presenta en los siguientes apartados:

RP1: Se trata de una rectificación de pequeña longitud en la que los impactos más importantes que se esperan son debidos a la presencia de un pequeño valle de relieve accidentado, en el que se presenta una zona intermareal cuyas comunidades bióticas son sensibles a las actuaciones sobre ella. Esta zona es visible, junto a la embocadura sur del túnel que se proyecta en esta actuación, desde la N-550. Asimismo, la embocadura norte de dicho túnel, será visible desde la localidad de Arcade. Se plantea la necesidad de la ubicación de 66.000 metros cúbicos de excedentes.

RP2: Los impactos más destacables de esta rectificación van asociados a la afección sobre zonas húmedas adyacentes a la ribera del río Tomeza, que aunque no se ocupan directamente por el trazado ni por su área de expropiación, sí pueden verse afectados de forma indirecta o por posibles vertidos, lo que se debería evitar. Por otra parte, es también de señalar la peligrosidad del paso a nivel entre Cabañas y Lusquiños, en el que se piden mejoras en este sentido. El balance de tierras indica un excedente de 9.350 metros cúbicos.

PV1: Se trata de un tramo sin especiales complicaciones constructivas, en lo que a las afecciones medioambientales se refiere. Cabe resaltar, únicamente, el cruce del río Rons y el bosque anexo a su vegetación de ribera y se recomienda extremar las precauciones en este punto. Se prevé una ligera necesidad de préstamos, en torno a los 2.350 metros cúbicos.

PV2: La mayor afección que se prevé como consecuencia de esta actuación es la relacionada con la construcción de un gran terraplén sobre el arroyo de la Granda que, además de representar un elemento de cambio sustancial en el paisaje bastante visible desde el pueblo de Devesa, es una afección directa a la ribera del mencionado río. Su importancia, de tenerse en cuenta las medidas preventivas y correctoras oportunas, se considera moderada. Para su ejecución se necesitarían 150.200 metros cúbicos de préstamos.

PV3: Las únicas afecciones previsibles en este tramo derivan del paso sobre el arroyo Pozo Negro y el daño directo o indirecto a las formaciones

mixtas asociadas, así como la afección paisajística, en cualquier caso de intensidad moderada. Se prevé una necesidad de préstamos cifrada en torno a los 10.800 metros cúbicos.

PV5: La mayoría de los impactos se refieren a los movimientos de tierras previstos, que afectan a masas forestales de cierta extensión en las laderas, con más interés como hábitat que como formación vegetal, y a cultivos en el fondo de valle. En ambos casos se da una cierta incidencia visual y en el caso del fondo de valle, una ocupación de tierras de labor a considerar. Además, se afectan elementos patrimoniales. La ejecución de los terraplenes de esta alternativa supondría la necesidad de aportar una gran cantidad de materiales, en torno a los 267.800 metros cúbicos.

PV6: El único interés medioambiental presente en la zona afectable por esta rectificación del trazado se refiere a la presencia de una pequeña masa forestal. El balance de tierras indica la necesidad de un préstamo de 9.550 metros cúbicos.

Portas 2: La mayoría de las alteraciones previstas se localizan en el paso de los valles. El primero de ellos, en el sentido de la traza, alberga cultivos y masas forestales que se verían afectados sucesivamente por un relleno y una boquilla de túnel; aquí los principales impactos son debidos a las comunidades biológicas. El segundo, correspondiente a la vega del río Umia afectable por la salida del túnel, presenta afecciones de tipo paisajístico, productivo y por riesgos geológicos debidos a un fuerte relleno y un viaducto sobre el cauce del río. Se afecta al perímetro de protección de varios elementos del patrimonio. Además de las afecciones planteadas, se plantea una necesidad de préstamos cifrada en 267.800 metros cúbicos.

Portas 3: La mayoría de los impactos se centran en el valle del río Umia, afectado por una salida de túnel, un relleno y un viaducto sobre el cauce. De estas actuaciones se derivan alteraciones negativas sobre los elementos bióticos, perceptuales y socio-económicos. A lo largo del trazado se atraviesan perímetros de protección de diversos elementos patrimoniales. Se necesitaría reubicar en torno a 183.950 metros cúbicos de excedentes.

#### Comparación entre alternativas:

Se estima una menor afección por parte de Portas 3, debida a los siguientes factores: Mayor longitud en túnel, mayor ajuste a las formas del relieve de la traza en superficie, menos comunidades bióticas afectadas y menor incidencia paisajística. No obstante, es necesario incidir sobre el especial cuidado que ha de tenerse en la fase de obras respecto a la ubicación de los materiales de excavación y, especialmente, en la ejecución del túnel.

VS1: Esta actuación constituye una rectificación inapreciable, no existiendo elementos ambientales de interés afectados. Se deberán extremar las precauciones en cuanto al patrimonio arqueológico, dada la posibilidad de yacimientos, al tratarse de un área con abundancia de elementos catalogados. En cuanto a los excedentes generados, suponen apenas 1.150 metros cúbicos.

VS2: La mayor afección sobre el medio se produce en el entorno del área intermareal antes reseñada, con presencia de pastizales salinos oromediterráneos y formaciones de alisedas del arroyo Sordido, configurando un área de alta calidad escénica. Por todo ello han de buscarse ubicaciones distintas para los 52.050 metros cúbicos de excedentes.

VS3: No se producen impactos reseñables, dado que la rectificación de vía que se propone es mínima; sólo es de destacar la necesidad de ubicar los 24.800 metros cúbicos de excedentes.

VS4: Las afecciones son de carácter moderado para la gran mayoría de las variables. Se ocupan suelos de vega intensamente utilizados para el cultivo, en el entorno de las localidades de Vilar y Vilarello, a pesar de no tratarse de suelos de alta productividad. En cuanto a la vegetación, la mayor parte del nuevo trazado atraviesa extensas formaciones de pinar con rebrote de frondosas y, al inicio, una formación riparia puntual. Por último, se produce una afección perimetral a la delimitación del espacio natural «Foz do Ulla», recogida en las normas complementarias y subsidiarias de la provincia de Pontevedra. Sería necesario considerar cuidadosamente la ubicación de los 86.550 metros cúbicos de excedentes.

VS5: Las mayores afecciones sobre el medio biótico se producen en el entorno del río Louro, con buenas formaciones de ribera y entorno bien conservado, que mantiene poblaciones de salmónidos en buen estado. Asimismo se producen afecciones en el entorno de la sauceda existente al final de la actuación, en un entorno encharcable. Gran parte de la actuación transcurre por suelos aluviales dedicados a pastos y cultivos agrícolas, área que está catalogada como espacio natural protegido «Foz do Ulla», recogido en las normas complementarias y subsidiarias de planeamiento de la provincia de Pontevedra. El balance de tierras es excedentario en 16.500 metros cúbicos.

VS6: Las afecciones de esta variable se centran en que la actuación propuesta atraviesa el recinto del denominado pazo do Vilar, en un entorno con elementos paisajísticos singulares, aunque por otro lado no incluido en los catálogos de patrimonio. En lo que se refiere a comunidades biológicas y elementos singulares del entorno, merece especial atención la presencia de la ribera del Sar y una braña existente al final del trazado, así como el rego do Vilar existente en el entorno del pazo. Para su ejecución se necesitaría un volumen de préstamos en torno a los 24.000 metros cúbicos.

VS7: Las mayores afecciones directas en esta variante se producen en el entorno previo a la entrada del túnel, donde discurre el barranco del Manzanillo y se presentan formaciones mixtas de coníferas, y frondosas asociadas a formaciones de ribera. Dado que gran parte de esta actuación atraviesa el monte Arca en túnel, otras afecciones destacables son las derivadas de la ejecución de las boquillas de los túneles y de la ubicación de los sobrantes del mismo, que se cifra en 142.150 metros cúbicos.

VS8: En conjunto, las afecciones de esta actuación sobre las distintas variables del medio se consideran de carácter moderado. En cuanto a los suelos productivos, se ocupan suelos de elevada capacidad productiva en el entorno de las localidades de Fraiz y Coira a lo largo de 700 metros, pudiéndose generar molestias a los habitantes de esta última localidad ya que la vía se acerca a la delimitación de su casco urbano. En cuanto a los cursos de agua, se afecta a dos afluentes del río Sar, el más destacable situado en el entorno del punto kilométrico 2,300 (arroyo Paramuño), donde se produce afección a la vegetación de ribera asociada al mismo. Para el resto de las variables la afección es de carácter compatible. Sería necesario emplazar 43.600 metros cúbicos de excedentes.

SC1: Esta actuación mantiene un terraplén de 20-25 metros de altura a lo largo de 1.500 metros, lo que supone una ocupación extensa de suelos de alta capacidad productiva, además de una alta incidencia visual. El resto de las variables no son significativamente afectadas. En cuanto a la hidrología, se cruzan dos arroyos que mantienen restos de vegetación de ribera y que a su vez constituyen áreas de interés para la fauna. Esta actuación es sumamente deficitaria en materiales, habida cuenta los extensos terraplenes que generaría, cifrándose la necesidad de préstamos en torno a 933.350 metros cúbicos.

SC2: El conjunto de afecciones de esta actuación es de carácter severo. La mayor singularidad del entorno lo constituye la ribera del río Sionlla, donde, a pesar de estar prevista la construcción de un puente, la afección se produce por discurrir la traza de forma longitudinal al río, y cruzarlo en diversas ocasiones; la primera de ellas tras la salida de un túnel en un entorno valioso con formaciones de abedular. El cauce del río Sionlla presenta unas formaciones de ribera en excelente estado de conservación, consideradas como hábitat prioritario por la Directiva de Hábitat, que se verán seriamente afectadas. Asimismo, el entorno ha sido catalogado como de alta calidad escénica, con la ocupación del fondo de valle de suelos de alta capacidad productiva que no son muy abundantes en el entorno de esta actuación. La ejecución de esta actuación necesitaría un aporte adicional de 66.100 metros cúbicos.

Sionlla: La presente actuación comprende la ejecución de dos túneles: El primero de ellos de 1 kilómetro de longitud y el segundo de 300 metros, previo al cruce del río Sionlla. Las afecciones son severas para la mayoría de las variables consideradas. Una de las afecciones más destacables se refiere al paso del río Sionlla, ya que es necesaria la construcción de un nuevo puente, tras la salida del segundo túnel, y en un entorno singular que ha sido considerado como de alta calidad escénica, existiendo unas formaciones de ribera en buen estado. Otro área a destacar es el cruce con el arroyo Salgueiro (punto kilométrico 4,150), ya que se produce un desmonte de 8 metros, con la consiguiente afección al aluvial. En cuanto a otras formaciones de frondosas afectadas, destacan las existentes en el entorno de la N-550, que constituyen zonas de refugio para la fauna. Además, gran parte del recorrido se realiza en trinchera, con taludes de hasta 22 metros de altura, lo que conlleva asimismo una pérdida de movilidad para la fauna, máxime cuando se trata de un área donde se cita presencia esporádica de lobo. Por último cabe señalar los impactos adicionales que se generarían al ubicar el gran volumen de excedentes: 701.400 metros cúbicos.

Verdía: Al igual que en la alternativa anterior, Verdía presenta afecciones de carácter severo sobre gran parte de las variables. En cuanto a las formas del relieve, destaca un gran terraplén (25 metros) al inicio del trazado, y un gran desmonte antes de la entrada en el único túnel (entorno de la localidad de Nemenzo). Áreas singulares por sus valores y su vegetación de ribera son el río Sionlla y el entorno del cruce sobre el río Tambre (muy cerca de la desembocadura del río Lengüelle). También son afectadas pequeñas formaciones mixtas y un pequeño abedular. El patrimonio cultural es muy abundante a lo largo de la actuación, pasándose cerca de varios castros. A lo largo del proceso de generación de alternativas,

se desvió la traza original en el entorno del monte das Estivadas, para minimizar la afección sobre las masas de frondosas y el arroyo existente, considerado en el análisis como un área de alta calidad escénica. Merecen destacar, por tanto, como las áreas más valiosas el entorno del río Sionlla y el cruce sobre el Tambre, donde se deberán extremar las precauciones en posteriores fases del estudio. El volumen de excedentes a reubicar es de 253.000 metros cúbicos, aunque el movimiento total de tierras alcanza la cifra de 1.343.000 metros cúbicos.

#### Comparación de alternativas:

En este apartado se compara la conveniencia en la elección entre las actuaciones de Sionlla conjuntamente a SC3, frente a Verdía. Como ha podido comprobarse, se trata de dos trazados que plantean un conjunto de problemas y de una importancia similares. En el caso de la alternativa Sionlla+SC3, debido al paso de los ríos Salgueiro (este mediante un desmonte y consiguiente afección a su aluvial) y Sionlla (en un entorno singular), junto al cruce del Tambre al final del trazado, atravesando un valle paisajísticamente singular donde no existía previamente el ferrocarril. Asimismo, Verdía atraviesa suelos de alta productividad en la vega del Rego da Sionlla. Se trata, pues, de dos soluciones con un alto grado de transformación sobre el medio, no resultando evidente el proceso de comparación. En cualquier caso, se opta por recomendar la de Verdía frente a las otras. Dada su específica afección al medio, se recomienda para futuras fases de estudio la búsqueda de posibles soluciones menos impactantes de esta alternativa en sus puntos más problemáticos: Los cauces del Tambre y del Sionlla y la ocupación de suelo en la vega del Rego de Sionlla.

SC3: La mayor afección de esta actuación se produce en el cruce del río Tambre, ya que esta área configura un entorno singular al producirse la desembocadura del río Lengüelle, y siendo necesaria para esta alternativa la construcción de un nuevo puente en un emplazamiento muy próximo al actual. Es de destacar que esta actuación presenta dos túneles, siendo afectadas las principales formaciones de frondosas en las boquillas del primer túnel y en el cruce sobre el río Tambre. Este entorno constituye, asimismo una área de excepcional interés tanto para la fauna acuática como para la fauna terrestre. Un problema adicional sería la reubicación correcta en este entorno de los 360.800 metros cúbicos de materiales excedentarios.

SC4: Se trata de una actuación con muy escaso desarrollo respecto al trazado actual, encontrándose el único punto de afección de cierta importancia en el punto de cruce del Rego da Pena, pequeño río pero que lleva asociada una vegetación de ribera de cierta singularidad. Los desmontes finales comportan un cierto riesgo geológico. De realizarse, se abandonaría un apeadero que, aunque de bajo uso, da servicio a algunos municipios del entorno. Los excedentes previstos se sitúan en torno a 279.750 metros cúbicos.

Ordes 1: Las afecciones más importantes se derivan de la necesidad de atravesar en dos ocasiones la vega y la ribera del Lengüelle, sobre espacios de alta calidad ambiental y paisajística, por su diversidad y belleza, con daños importantes a la vegetación de ribera y la calidad de las aguas de un río en muy buenas condiciones de conservación. Se plantea un trazado que se separa considerablemente del actual, y que además dejaría abandonada la estación de Ordes-Pontraga. Los excedentes previstos son de 135.400 metros cúbicos.

Ordes 2: Esta alternativa, a diferencia de su contraparte por el oeste, aprovecha una gran parte del trazado actual y discurre en otro tramo en túnel, proponiéndose la posibilidad de una estación alternativa al abandono de la de Ordes-Pontraga. En lo que se refiere a la afección ecológico-paisajística, en esta alternativa no se hace necesario atravesar el río Lengüelle, sino únicamente un pequeño valle aluvial cercano a O Pomariño, por lo que la afección se hace moderada. Los excedentes previstos alcanzan los 319.750 metros cúbicos.

#### Comparación entre alternativas:

Según análisis anteriores, en la Ordes 1 es necesario atravesar dos veces el río Lengüelle con los consiguientes daños a su valiosa vega y a sus bien conservadas riberas, y en la Ordes 2 no es necesario atravesarlo en ninguna ocasión, discurriendo además esta última por un tramo sensiblemente mayor sobre el trazado ya existente. Por lo tanto, a efectos ambientales, se elige claramente la solución Ordes 2 frente a su contraria. Cabe reseñar que, pese a que ambas producen un movimiento de tierras similar, el volumen de excedentes generado por Ordes 2 es mayor.

Gorgullos: Las afecciones previstas son en su mayoría de tipo indirecto como es el caso de la movilidad para la diversa fauna del entorno, dada la función de vía de conexión entre distintas bandas de territorio que confluyen en el Lengüelle. Podrían registrarse impactos relacionados con

las afecciones a los acuíferos de fondo de valle. Otro factor a considerar son los 284.550 metros cúbicos de materiales excedentes.

**Queixas:** La mayoría de las afecciones se centran en el espacio denominado «Xunta dos ríos» que configura un enclave poco transformado y de gran interés para los medios biótico y perceptual y que, pese a las modificaciones realizadas en el trazado, podría verse afectado en la fase de obras, por hallarse cercano a una boquilla de túnel. Además, existen riesgos geológicos asociados a la construcción del túnel, la ejecución de un extenso desmonte de forma subparalela a la esquistosidad regional y la posible afección a acuíferos. El volumen de excedentes previsto es de 855.400 metros cúbicos, en su mayor parte provenientes de los desmontes previstos.

**Cerceda:** Actuación con importantes afecciones al medio, destacando el entorno del río Ponte Boicalvo (Lengüelle). En el punto kilométrico 0,700, se afecta a un enclave singular de fondo de valle con áreas encharcables consideradas hábitat prioritario en la Directiva Hábitat, y excelentes formaciones de ribera asociadas, de elevado valor estético. Los riesgos geológicos asociados son posibles deslizamientos de bloques y cuñas en los desmontes y túnel, así como afección al acuífero. Los préstamos necesarios se cifran en torno a 117.500 metros cúbicos.

#### Comparación entre alternativas:

La alternativa Cerceda genera impactos severos para casi todas las variables. Se afecta al entorno del río Ponte Boicalvo y además, antes de la entrada en el túnel, se afecta a un bosque de frondosas. La alternativa Queixas es la más favorable ambientalmente al minimizarse el posible impacto sobre la unión de los ríos Ponte Boicalvo y Tourío, por la utilización del puente actual, sin otras afecciones de consideración.

**Eirexe I:** Se trata de una actuación de poca longitud y que no se caracteriza por grandes afecciones al medio. Las principales se pueden considerar asociadas al entorno singular del río Barcés y sus afluentes, donde se produce afección directa a vegetación de ribera aunque se prevé la construcción de viaductos para evitar al máximo estos daños. Se abandona el apeadero de Vila de la Iglesia, existiendo riesgos asociados a la presencia de esquistosidad paralela a la traza en el entorno del túnel y los desmontes cercanos. Los excedentes de tierras se prevén en torno a 160.450 metros cúbicos.

**Meirama:** En esta actuación se afecta al Rego Porto dos Carros, afluente del río Grande y al propio río Grande, sin que se prevean grandes afecciones al medio, de no ser cierta incidencia visual al comienzo del trazado, un perjuicio leve a las comunidades faunísticas y el abandono de la estación de Meirama. Los excedentes que sería necesario reubicar se sitúan en torno a los 265.700 metros cúbicos.

**Bregua:** Dado que esta actuación discurre en su mayor parte en túnel, las afecciones que se derivarán de ella se minimizan en superficie, reduciéndose a la zona de entrada al mismo. En el caso del paisaje, se ha considerado una afección en la embocadura norte. Se prevé el abandono de la estación de Bregua, por otra parte parada facultativa con muy poca demanda. Los excedentes alcanzan una cifra de 70.750 metros cúbicos.

## ANEXO IV

### Información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el trámite de información pública se han presentado las siguientes alegaciones:

#### Alegaciones de organismos públicos:

Servicio Provincial de Costas en Pontevedra. Demarcación de Costas en Galicia. Dirección General del Ministerio de Medio Ambiente.

Unidad de Carreteras en Pontevedra. Demarcación de Carreteras en Galicia. Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Delegación Provincial en Pontevedra de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes de la Junta de Galicia.

Aguas de Galicia de la Junta de Galicia.

Subdirección General de Planificación de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones de la Dirección General de Infraestructuras de RENFE.

Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Junta de Galicia.

Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural de la Junta de Galicia.

Dirección General de Calidad Medioambiental y Urbanismo de la Junta de Galicia.

Dirección General de Industria de la Junta de Galicia.

Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Galicia.

Concejo de Vilaboa.

Concejo de Pontevedra.

Ayuntamiento de Barro.

Concejo de Portas (tres alegaciones).

Concejo de Caldas de Reis.

Concejo de Catoira (cuatro alegaciones).

Concejo de Valga.

Concejo de Pontecesures.

Concejo de Teo.

Concejo de Santiago.

Concejo de Ordes.

Concejo de Cerceda.

#### Alegaciones de particulares:

Se han presentado 21 alegaciones de particulares.

En algunas de las alegaciones de los organismos oficiales se recogen comentarios al estudio de impacto ambiental en su aspecto formal, que no se detallan en el presente anexo. Las alegaciones de dichos organismos hacen referencia a gran amplitud de cuestiones, incluidas las técnicas, de las que tan solo se detallan en este resumen aquellas de índole ambiental que se refieren a las actuaciones contempladas en el estudio informativo.

El Servicio Provincial de Costas en Pontevedra, de la Demarcación de Costas en Galicia señala que sólo afectan al dominio público marítimo-terrestre las actuaciones VS3 y VS4, tratándose de una afección de signo positivo sobre el territorio.

La Unidad de Carreteras en Pontevedra, de la Demarcación de Carreteras en Galicia únicamente sugiere la supresión de todos los pasos a nivel existentes (85) en el trazado de la actuación.

La Delegación Provincial en Pontevedra de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes de la Junta de Galicia, comunica que en la zona de Agudelo-Barro-Valiñas es urgente la ejecución de concentración parcelaria mediante Decreto 132/1997 de 5 de junio, por lo que solicita que se sea remitida copia del proyecto, con el fin de obtener información acerca de los terrenos incluidos en el expediente de expropiación forzosa.

Aguas de Galicia, de la Junta de Galicia, no hace objeciones de tipo ambiental, si bien solicita que sean seguidas las Directrices del Plan Hidrológico de Galicia-Costa en los posteriores proyectos constructivos.

La Subdirección General de Planificación de la Dirección General de Carreteras apunta que en la confluencia entre infraestructuras deben seguirse las prescripciones que se establecen en el Reglamento General de Carreteras e Instrucción de Trazado de Carreteras, atendiendo especialmente a distancias de protección y gálibos. Asimismo, señala que deberá mantenerse coordinación con la Dirección General de Carreteras, a través de la Demarcación de Carreteras en Galicia al efectuar la actuación de Bregua, por afectar a la Autovía del Noroeste.

La Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones de la Dirección General de Infraestructuras de RENFE alega falta de nivel de detalle del estudio de impacto ambiental y destaca afecciones que considera significativas en diversas actuaciones del proyecto.

En esta alegación se considera que en el estudio de impacto ambiental se infravalora el tramo Santiago-Osoro, en el que existe una importante mancha de vegetación de frondosas, y por el que discurren los ríos Tambre y Sionlla. Asimismo, se cree conveniente que se consideren los volúmenes excedentes de tierras en el análisis y la valoración de impactos para que la magnitud de vertederos intervenga en la selección de actuaciones. No se tiene en cuenta el impacto acústico ni las afecciones al planeamiento urbanístico de los términos municipales afectados y se señala que en los proyectos constructivos a redactar en adelante se incida en la ubicación de vertederos, los emboquillos de túneles, el cruce de cauces superficiales y la revegetación con plantaciones arbóreas.

En cuanto a las afecciones ambientales que relaciona la mencionada Dirección de Proyectos y Coordinación, se destaca la afección de la actuación RP1 sobre el espacio natural protegido Mar de San Simón y de la actuación VS5 sobre la desembocadura del Louro, en una zona cuya vegetación de ribera está bien conservada y que cuenta con una notable riqueza faunística. En el tramo correspondiente a la actuación de Verdía se menciona la presencia del lobo «Canis lupus» y la insuficiente justificación de la elección de esta alternativa en lugar de las posibles SC2, Sionlla y SC3.

Las alegaciones remitidas por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural, la Dirección General de Calidad Medioambiental y Urbanismo y la Dirección General de Industria de la Junta de Galicia hacen referencia a la memoria-resumen y a la cartografía que les fue enviada en el proceso de consultas previas. No obstante, en el estudio informativo se han tenido

en cuenta las directrices dadas por los tres primeros organismos, mientras que la Dirección General de Industria no tiene nada que alegar al proyecto.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Galicia difiere de la valoración de impacto compatible o moderado que se asigna a veintitún elementos del patrimonio arqueológico en el estudio de impacto ambiental y que dicho organismo considera severos o críticos. En cuanto a las directrices a seguir en los sucesivos documentos, se propone el diseño de un programa de actuación arqueológica, que deberá seguirse tanto en la fase de proyecto como en la de obra.

En cuanto al patrimonio arquitectónico, la Dirección General de Patrimonio Cultural alega que la actuación Portas 3 afecta al cruceiro e Iglesia parroquial de Valiñas, así como al Pinar do Pazo de Rubians, este último también afectado por la actuación Portas 2. La actuación PV2 incide negativamente sobre el cruceiro de Lardoeira, y en la zona de A Escravitude se atraviesa la finca del Pazo de Vilar, no catalogado pero susceptible de protección, causando un apreciable impacto paisajístico.

El Concejo de Vilaboa no presenta ninguna alegación al estudio informativo.

El Concejo de Pontevedra solicita el desplazamiento del puente de la alternativa PV2 hacia el este, minimizando el impacto paisajístico al aproximarse a la rasante natural actual. Del mismo modo propone la eliminación de todos los pasos a nivel del trazado.

El Ayuntamiento de Barro alega el gran impacto producido por las actuaciones Portas 3 y Portas 2, que afectan a los núcleos rurales de Valiñas, Illó, Vilar y al Pazo de «A Granxa», así como al Camino de Santiago. Considera las actuaciones PV3, PV5 y PV6 como las más idóneas. Manifiesta su preferencia por las soluciones viaducto/túnel en oposición a terraplén/desmonte y solicita la creación de caminos laterales de servicio y la supresión de los pasos a nivel.

El Concejo de Portas ha presentado tres alegaciones en las que, en conjunto, solicita que se desestimen las actuaciones Portas 2 y Portas 3, dado que a sus afecciones sociales, económicas y ambientales se añade la supresión de la estación de Portas, que da servicio a gran número de usuarios que sin ella quedarán incomunicados. Se solicita la supresión de los pasos a nivel en el trazado actual y se hace referencia a la actuación Portas 1, alternativa incluida en el estudio preliminar y que no se ha llegado a considerar en el estudio informativo.

El Concejo de Caldas de Reis se opone a la supresión de la estación de Portas, alegando motivos económicos y sociales.

El Concejo de Catoira solicita que se asegure la permeabilidad de paso a través de la vía, eliminando varios pasos a nivel existentes en la actualidad y sustituyéndolos por pasos a distinto nivel que resulten seguros para las personas y el ganado.

El Concejo de Valga además de hacer consideraciones de carácter general, solicita la creación de pasos superiores o inferiores para peatones y ganado, el adecuado dimensionamiento de pasos sobre ríos y regatos, la instalación de cerramiento en la totalidad del trazado y la valoración del justiprecio de las expropiaciones. Con respecto a temas específicamente ambientales, destaca la necesidad de analizar en detalle la interacción de las actuaciones VS4 (no propuesta) y VS5 con el espacio de interés natural de «Foz de Ulla», así como de realizar un estudio fónico del conjunto. Solicita además, para las actuaciones VS4 y VS5, la inclusión de diversos pasos y tramos de carreteras de servicio y acceso a fincas, la modificación de la ubicación de algunos pasos propuestos y la creación de una nueva estación entre los puntos kilométricos 0,300 a 0,950 de la actuación VS5.

El Concejo de Pontecesures reclama la adopción de soluciones para los problemas de permeabilidad que provoca el trazado en su municipio, centrado entre las estaciones de Pontecesures y Padrón.

El Concejo de Teo pide las oportunas modificaciones en la actuación VS7 para restituir las vías públicas y los caminos existentes.

El Concejo de Santiago de Compostela solicita información sobre el futuro de las estaciones de Verdía y el antiguo apeadero de Sionlla. Asimismo, con respecto a la actuación SC2, solicita la ampliación de la longitud del puente previsto a la altura del punto kilométrico 1,000 y uno nuevo entre los puntos kilométricos 1,795 y 2,050. Por último, solicita un estudio de mayor detalle sobre el patrimonio cultural y las medidas de protección sobre el mismo a aplicar, indicando la necesidad de proteger dos castros existentes.

El Concejo de Ordes solicita la inclusión de diversos caminos de servicio no contemplados en el estudio informativo, así como una ubicación para la estación de Odres distinta de la propuesta.

El Concejo de Cerceda incluye en su alegación diversos aspectos. En primer lugar, destaca la afección a áreas calificadas como suelo rústico de protección de masas forestales y de cauces, siendo necesario modificar las normas subsidiarias de planeamiento de dicho municipio. Asimismo, indica que la variante de Queixas discurre por zona calificada de Sistema general de infraestructuras (planta incineradora) lo que considera incom-

patible con el paso de trenes de viajeros por la zona. Por último, expone que las modificaciones de trazado propuestas en su municipio dejan fuera de servicio las estaciones o apeaderos de Queixas, Cerceda, Meirama y Vila de la Iglesia, previéndose dejar el trazado Queixas-Meirama únicamente para cruce de trenes y tráfico de contenedores de RSU; por tanto, desaparecerían las estaciones de Cerceda y Vila de la Iglesia, resultando inadmisibles. Por lo que proponen tres posibles soluciones: Mantener la estación de Cerceda desplazada 300 metros en dirección a A Coruña, proyectar una nueva estación a la altura del núcleo de Piñeiro o mantener el trayecto Queixa-Cerceda para el tráfico de contenedores.

Con respecto al conjunto de alegaciones presentadas por particulares, cabe destacar las siguientes:

Don José Manuel Abalo Rivas y 2.331 alegaciones más, del término municipal de Pontevedra, presentan un texto común, con consideraciones similares a las de otras alegaciones, refiriéndose al trayecto comprendido entre Portela y Vilagarcía. Exponen que la actuación Portas 3 es perjudicial para los municipios de Caldas de Reis, Cuntis, Moraña y Meis, al desaparecer la estación de Portas. Asimismo, que los terrenos ocupados en Barro, Portas y Caldas tienen un gran valor ecológico, paisajístico y económico, y destacan la disminución de la permeabilidad territorial. Afirman que con modificaciones parciales del trazado actual, como las de las actuaciones PV5 y PV6, se consiguen reducciones aceptables de tiempos de viaje, manteniendo en servicio la estación aludida.

Don José Bermúdez Iglesias y 298 firmas más, en el término municipal Barro (Pontevedra), realizan un amplio conjunto de consideraciones que se resumen en manifestar su total desaprobación de las actuaciones Portas 2 y Portas 3 al ser, especialmente la segunda propuesta en el estudio informativo, las de mayor impacto territorial y socioeconómico en Barro; destruyen los terrenos de mejor valor ecológico, paisajístico, de aptitudes para cultivo y producción forestal; dificultan la comunicación entre pueblos y núcleos de la zona; afectan a diversos valores culturales (iglesia de Valiñas y su cruceiro, Cruceiro de Soutelo y Castro de Valiñas); afectan a acuíferos y pozos de riego y disminuyen la potencialidad turística de la zona en el ámbito de las actividades ambientales. Consideran que las actuaciones PV5 y PV6 tienen pocas afecciones. Asimismo, solicitan un estudio técnico más amplio y profundo de dicha zona, al considerar falta de justificación técnica suficiente la solución propuesta, así como el escaso nivel de detalle y particularización para la zona, de que adolece el estudio de impacto ambiental.

Don Andrés Quintá Cortiñas, representante de «Galipan, Sociedad Anónima» y «Extrusionados Galicia, Sociedad Anónima», solicita la creación de una estación en Valga para dar servicio de mercancías a dichas empresas.

El resto de las alegaciones de particulares suelen centrarse en afecciones concretas sobre determinados bienes, servicios o servidumbres. Tal es el caso de alegaciones referentes a la ocupación y expropiación de viviendas, instalaciones industriales y terrenos de labor; alegaciones referentes a la afección a pozos de captación (Poxante, Ervenllo, Veiga de poza e Seixa, Marans); solicitudes de eliminación de pasos a nivel (puntos kilométricos 60,213 y 0,420 de la actuación VS3) o de modificación de la ubicación de determinados pasos transversales y afecciones concretas en determinados accesos a fincas.

## 5082

*RESOLUCIÓN de 28 de febrero de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Dique de cierre y superficie de ampliación de los muelles de la Osa», de la Autoridad Portuaria de Gijón.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental y su Reglamento de ejecución, aprobado por el 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 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, modificado por el Real Decreto 1646/1999, de 22 de octubre, 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 formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.