

3715 *ORDEN APA/380/2002, de 13 de febrero, por la que se dispone la inscripción de variedades de maíz en la lista de variedades comerciales.*

De conformidad con lo dispuesto en la Orden de 1 de julio de 1985, por la que se aprobó el Reglamento de Inscripción de Variedades de Maíz en el Registro de Variedades Comerciales, y las Órdenes de 23 de mayo de 1986, 4 de abril de 1988, 4 de abril de 1991 y 19 de septiembre de 1995, por las que se modificó el mismo, teniendo en cuenta que la información relativa a las variedades que se incluyen y señala el artículo treinta y dos del Reglamento General del Registro de Variedades Comerciales, obra en la Oficina Española de Variedades Vegetales, resuelvo:

Quedan inscritas en el Registro de Variedades Comerciales de Maíz, las variedades que se relacionan:

Inscripción definitiva: 19940378 DK CESAR.

Inscripción provisional: 19990434 PR32P77.

Madrid, 13 de febrero de 2002.

ARIAS CAÑETE

Ilmo. Sr. Director general de Agricultura.

3716 *ORDEN APA/381/2002, de 13 de febrero, por la que se dispone la inscripción de variedades de haba de verdeo en la lista de variedades comerciales.*

De conformidad con lo dispuesto en la Orden de 23 de mayo de 1986, por la que se aprobó el Reglamento de Inscripción de Variedades de Especies Hortícolas, modificado por Órdenes de 4 de abril de 1988, 19 de septiembre de 1988 y 9 de julio de 1990, teniendo en cuenta que la información relativa a las variedades que se incluyen y señala el apartado treinta y dos del Reglamento General del Registro de Variedades Comerciales, obra en la Oficina Española de Variedades Vegetales, resuelvo:

Quedan inscritas en el Registro de Variedades Comerciales de Haba, las variedades que se relacionan:

19970173 BABY.

19990176 MELANIA.

19970083 BERNAT.

19990180 RETACA.

Madrid, 13 de febrero de 2002.

ARIAS CAÑETE

Ilmo. Sr. Director general de Agricultura.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

3717 *RESOLUCIÓN de 1 de febrero de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía del Cantábrico (A-8). CN-634 de San Sebastián a Santiago de Compostela. Puntos kilométricos 554,0 al 640,0. Tramo: Límite provincia de Lugo y Asturias-Autovía del Noroeste (A-6)», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

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

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Autovía del Cantábrico (A-8). CN-634 de San Sebastián a Santiago de Compostela. Puntos kilométricos 554,0 al 640,0. Tramo: Límite Provincia de Lugo y Asturias-Autovía del Noroeste (A-6)», se encuentra comprendido en el apartado a) del grupo 6 del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 15 de enero de 1999, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo «Autovía del Cantábrico (A-8). CN-634 de San Sebastián a Santiago de Compostela. Puntos kilométricos 554,0 al 640,0. Tramo: Límite Provincia de Lugo y Asturias-Autovía del Noroeste (A-6)» con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 3 de septiembre de 1999, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de fecha 7 de agosto de 2000.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 4 de diciembre de 2000, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

Analizada la información recibida, con fecha 13 de junio de 2001, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental requirió a la Dirección General de Carreteras información adicional al estudio de impacto ambiental. Dicha información fue facilitada con fecha 24 de octubre de 2001.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía del Cantábrico (A-8). CN-634 de San Sebastián a Santiago de Compostela. Puntos kilométricos 554,0 al 640,0. Tramo: Límite Provincia de Lugo y Asturias-Autovía del Noroeste (A-6)»:

Declaración de impacto ambiental

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con visitas sobre el terreno, se considera que para la realización de la alternativa propuesta por el promotor, denominada alternativa A4 y compuesta por las alternativas 2/3 en el tramo I, 16 en el tramo II y 2/15/7 en el tramo III, tanto en el proyecto de construcción que desarrolle la alternativa anterior como en las fases de construcción y explotación de la carretera, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental en lo que no se opongan a la presente declaración y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto

La alternativa anterior deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Entre los puntos kilométricos 0,000 y 0,800, donde está prevista la duplicación de calzada y la carretera discurre en parte por el espacio protegido Ría de Ribadeo (ZEPA y LIC) se aprovechará como calzada de la autovía la carretera existente. Con objeto de disminuir la ocupación de suelo y la afección a las edificaciones colindantes, la mediana será la mínima prevista en la Norma 3.1-IC. Trazado, de la Instrucción de Carreteras («Boletín Oficial del Estado» de 2 de febrero de 2000).

1.2 Con objeto de disminuir la afección por ruido e intrusión visual en las zonas habitadas con edificaciones diseminadas situadas al comienzo del trazado, entre los puntos kilométricos 0,600 y 4,400, en los tramos de autovía de nuevo trazado en los que discurre próxima a éstas, el trazado se proyectará preferentemente en desmonte siempre que sea técnicamente adecuado. En las zonas próximas a las edificaciones donde el trazado no pueda ir en desmonte y la distancia a las edificaciones lo permita se dispondrán caballones de tierra de 2m de altura en la margen correspondiente de la autovía para conseguir los mismos objetivos. Estas medidas se aplicarán sin perjuicio de lo establecido en la condición 6.

1.3 Con objeto de disminuir la ocupación de terreno, la afección a la vegetación arbórea y el movimiento de tierras, entre los puntos kilométricos 4,500 y 12,000 se desplazará el trazado hacia el viario que limita la urbanización existente (en dirección norte) en la medida de lo posible teniendo en cuenta las edificaciones existentes y los condicionantes técnicos de trazado.

1.4 En los tramos donde la autovía discurre por un terreno con relieve más accidentado, sobre todo entre los puntos kilométricos 21,000 y 44,000 el trazado, especialmente en planta, se proyectará con una mayor adaptación al terreno disminuyendo si fuese preciso los radios mínimos y por tanto la velocidad de proyecto prevista de 120 km/h.

1.5 En todos los tramos en los que el trazado discorra a media ladera y en general, en todos aquellos en los que con esta medida se pueda disminuir la altura de los desmontes y terraplenes y el conjunto del movimiento de tierras, se evaluará, previamente a la redacción del proyecto de construcción, la posibilidad y ventajas ambientales de proyectar el trazado de las dos calzadas de la autovía de forma independiente. Esto será de aplicación especialmente al tramo indicado en el párrafo anterior.

1.6 Se dispondrán los elementos constructivos adecuados para reducir la ocupación del terraplén situado entre los puntos kilométricos 28,160 y 28,600 de forma que pueda reponerse el camino de servicio existente en la actualidad que discurre paralelo a la actual N-634.

1.7 Se modificará el terraplén previsto en el margen derecho entre los puntos kilométricos 33,400 y 34,100 mediante soluciones constructivas como viaductos o muros revegetables, de forma que se reduzca su ocupación garantizando una distancia mínima de 25 m entre su base y las edificaciones existentes. Este ajuste no podrá significar el acercamiento de la traza al núcleo de población existente en el margen izquierdo en el punto kilométrico 33,600. La reposición de la carretera LU-124 deberá respetar una distancia mínima de 10 m a las edificaciones citadas.

1.8 El viaducto de Abidueiras (puntos kilométricos 34,560 - 35,070) se proyectará de forma que pase sobre la carretera local situada en su extremo norte, evitando la rectificación de la misma.

1.9 El terraplén de grandes dimensiones previsto entre los puntos kilométricos 36,330 y 36,680 se sustituirá por un viaducto o se adoptarán soluciones constructivas como muros para disminuir su ocupación.

1.10 El viaducto de Valiñadares se prolongará hasta el punto kilométrico 38,000, eliminándose el terraplén previsto entre los puntos kilométricos 38,000 y 38,200.

1.11 El desarrollo del terraplén previsto entre los puntos kilométricos 39,020 y 39,120 se minimizará, sustituyéndolo por un viaducto o mediante muros.

1.12 El estribo oeste del viaducto sobre el río Muras en el punto kilométrico 42,400 se desplazará hacia el oeste alejándolo del río e impidiendo que se produzca su ocupación.

1.13 Se minimizará la ocupación del terraplén de la margen derecha entre los puntos kilométricos 42,890 y 43,100 mediante muros, viaductos o calzadas a distinto nivel.

1.14 Con objeto de disminuir la afección al río Gesta y al bosque de frondosas autóctonas, el enlace de Carreira (punto kilométrico 45,100) se desplazará hacia el este del orden de 400 m. proyectando los ramales del enlace de forma que no afecten a los elementos ambientales mencionados, río y vegetación arbórea de frondosas. Se dispondrá un puente de paso sobre el río evitando su desvío y canalización.

1.15 Con objeto de disminuir la afección al río Abadín (punto kilométrico 50,832), a su vegetación de ribera y el efecto barrera para la fauna, se sustituirá el marco previsto por un puente, teniendo en cuenta lo establecido en las condiciones 2.4 y 3.2. Se considerará la conveniencia fun-

cional y ambiental de restituir el camino interceptado por la traza en el punto kilométrico 50,900 bajo esta estructura.

1.16 Con objeto de disminuir la afección al río Arnela (punto kilométrico 54,625), a su vegetación de ribera y el efecto barrera para la fauna, se sustituirá el marco previsto por un puente, teniendo en cuenta lo establecido en las condiciones 2.4 y 3.2. La altura de los estribos sobre el terreno no superará los 10 m.

1.17 Con objeto de disminuir la afección sobre el LIC Parga-Ladra-Támoga, los viaductos sobre los ríos Madalena (punto kilométrico 67,900), Trimaz (punto kilométrico 72,500) y Labrada (punto kilométrico 79,200) se proyectarán de forma que la altura de los estribos sobre el terreno no supere los 10 m., sin perjuicio de lo establecido en las condiciones 2.4 y 3.2.

1.18 Se considerará la posibilidad y conveniencia ambiental de modificar el trazado entre los puntos kilométricos 71,300 y 73,600, desplazándolo hacia el este de forma que se acerque, en la medida de lo posible, a la N-634 y se aleje del conjunto puente-horreco-cruceiro del pont de Rodríguez.

1.19 Además de lo establecido en la condición 1.17, en la zona de cruce con el río Labrada (punto kilométrico 79,200) el trazado se desplazará hacia el este (hacia la actual carretera N-634) en la medida de lo posible para que el cruce sea más transversal al río y evitar que discorra paralelo y próximo al mismo en el tramo situado antes del cruce con el mismo.

1.20 Con el mismo objetivo del párrafo anterior, el enlace de Abeledo (punto kilométrico 79,450) se desplazará hacia el sur al menos unos 400m con objeto de alejarlo del río Labrada y evitar cualquier afección al espacio protegido en la fase de construcción.

1.21 Con objeto de evitar la afección al Rego de Porto, el trazado se desplazará en la medida de lo posible hacia el este (hacia la actual carretera N-634) evitando el desvío del cauce y que discorra muy próximo y en paralelo al citado cauce. En todo caso se dispondrán los elementos constructivos necesarios (muros, estructuras) para evitar al afección al cauce incluso en la fase de construcción.

1.22 Todos los puentes y viaductos previstos en el estudio informativo se proyectarán de forma que la altura de los estribos sobre el terreno no supere los 14 m., con excepción de las estructuras a las que se ha hecho referencia expresa por este concepto.

2. Protección y conservación de los suelos y vegetación

2.1 Para evitar afecciones mayores de las necesarias a los suelos, hábitats singulares y cultivos, de forma paralela al replanteo de la autovía se jalonará toda la zona de obras, tanto el propio trazado como las áreas de instalaciones auxiliares y parques de maquinaria. Una vez colocado el jalonamiento provisional, el movimiento de maquinaria se limitará a la zona de explanaciones y a los caminos de acceso a la misma. En las áreas de mayor valor ambiental, como bosques espontáneos o hábitats de interés comunitario, con el fin de garantizar que se respetan los límites de la obra se colocará un cerramiento con postes hormigonados y malla metálica. Una vez finalizadas las obras, los cerramientos que no tengan ninguna utilidad serán desmantelados, retirando los residuos a vertederos autorizados.

2.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones, cuya altura máxima no será superior a 1,5 m, de forma que se garantice el mantenimiento de sus propiedades para su posterior reutilización. La localización de estos acopios temporales, que en ningún caso se realizarán cortando la red de drenaje superficial, se indicará en los planos del proyecto de construcción, con carácter vinculante. En el proyecto se definirán asimismo las zonas que se restaurarán con esta tierra vegetal.

2.3 Se tomarán las medidas preventivas necesarias para evitar la generación de focos de incendio, especialmente en aquellas operaciones de mayor riesgo como las soldaduras. Se deberá contar en obra con medios de extinción de incendios, tales como camiones cisterna o cubas para sofocar cualquier eventual foco que pudiera generarse.

2.4 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera de los ríos atravesados por la traza, y en especial de los ríos Prixigas (punto kilométrico 21,900), Batán (punto kilométrico 25,700), Muras (punto kilométrico 42,400), Gesta (punto kilométrico 45,000), Abadín (punto kilométrico 50,832), Arnela (54,625), Madalena (punto kilométrico 67,400), Trimaz (punto kilométrico 72,500) y Labrada (punto kilométrico 79,200) los estribos y las pilas de las obras de paso sobre éstos se situarán a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera, incrementándose hasta

10 metros en los tres últimos, incluidos en el LIC Parga-Ladra-Támoga y que presentan alisedas incluidas, como hábitat prioritario, en la Directiva 92/43/CEE, todo ello sin perjuicio de lo establecido en la condición 3.2. Durante la construcción de estas estructuras se producirá la mínima afectación a la vegetación de ribera que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura.

2.5 Se deberá primar la utilización de la red de caminos existente, limitando la apertura de nuevos viales a lo estrictamente necesario. Dentro de los límites de los Lugares de Importancia Comunitaria solo podrán realizarse nuevos caminos en la franja estricta de ocupación de la carretera, o la proyección de los viaductos. Cualquier camino nuevo fuera de estas zonas deberá someterse a autorización expresa de la Junta de Galicia.

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

Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación, se establecerán las siguientes medidas:

3.1 A pesar de que el estudio informativo no contempla rectificaciones ni canalizaciones de los cursos naturales de agua interceptados, en el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción, con objeto de no afectar significativamente a los mismos, se evitará la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

3.2 El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece la Ley 29/1985 de Aguas y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 de protección de la vegetación de ribera y de las medidas de adecuación ambiental señaladas en la condición 1. No se colocarán pilas en el interior de los cauces.

3.3 El proyecto de construcción incluirá un inventario y análisis de las afecciones del trazado a las fuentes y manantiales presentes en su entorno. En particular, se incluirá el estudio del manantial de Vigo próximo al punto kilométrico 31,300, según expone en la información pública el Concejo de Mondoñedo. En función de los resultados de este estudio se definirán los correspondientes ajustes de trazado o medidas a aplicar para minimizar la afectación a estos recursos hídricos. En cualquier caso deberá quedar garantizado el abastecimiento de agua a poblaciones en el caso de afectarse algún manantial con este uso.

3.4 Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas, y evitar el arrastre de tierras y sustancias contaminantes a los cauces durante la construcción de las obras, se establecerán las siguientes medidas:

a) Las aguas de drenaje y residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas, para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Norte.

b) Se dispondrán parapetos o entramados vegetales que actúen como barreras de retención de tierras y sedimentos en los terraplenes próximos a los cauces, de forma que se garantice la ausencia de aterramientos como consecuencia de las obras. Esta medida se empleará especialmente en el terraplén previsto entre los puntos kilométricos 82,000 y 82,500, que se sitúa muy próximo al Regato de Porto y en los estribos de todos los puentes de paso sobre cursos de agua.

c) Las zonas de instalaciones auxiliares y parques de maquinaria se ubicarán fuera de áreas permeables, donde fugas accidentales pudieran contaminar las aguas subterráneas. En especial se evitarán las zonas más vulnerables a la contaminación situadas en los siguientes tramos:

Punto kilométrico 0,000 a 1,800.
 Punto kilométrico 2,800 a 3,000.
 Punto kilométrico 5,500 a 8,000.
 Punto kilométrico 8,500 a 10,000.
 Punto kilométrico 11,500 a 12,500.
 Punto kilométrico 27,300 a 28,700.
 Punto kilométrico 46,500 a 47,000.
 Punto kilométrico 57,500 a 59,500.
 Punto kilométrico 79,000 a 79,500.

d) Se controlará el destino de aceites, grasas y combustibles, que deberán ser entregados a un gestor autorizado para su eliminación según la legislación vigente.

e) Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica Norte y deberán ser demolidos tras la finalización de las obras.

3.5 Para preservar la calidad de las aguas durante la fase de explotación el proyecto de construcción incluirá la colocación de balsas de retención, decantación y desengrasado con capacidad suficiente como para retener un vertido tóxico en caso de producirse un accidente en la autovía. Dichas balsas deberá situarse en los puntos donde el sistema de drenaje de la autovía desagüe a un cauce. Como mínimo, se diseñarán balsas para el arroyo de PRIXIGAS, río Masma, río Batán, arroyo Valiñadares, río Madalena, río Trimaz, río Labrada, río Abadín y río Arnela.

4. Protección de la fauna

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la autovía, y permitir su persistencia y movilidad, se adoptarán las siguientes medidas:

4.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de herpetofauna y mamíferos de pequeño tamaño a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

4.2 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos, incorporando, especialmente en áreas próximas a los enlaces, estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada. Asimismo, para evitar el acceso de la fauna a la calzada y su atropello, la valla deberá ir enterrada un mínimo de 40 cm.

4.3 El proyecto de construcción incluirá un estudio sobre las posibles limitaciones temporales a la ejecución de las obras para minimizar afecciones negativas a la fauna dentro de sus periodos de nidificación, cría o freza. Se estudiarán al menos los ciclos reproductivos de las especies presentes en la zona que se encuentren catalogadas en el Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo, por el que se regula el catálogo nacional de especies amenazadas (excluidas las especies de interés especial), en la Directiva 79/409/CEE (Anejo I) y la Directiva 92/43/CEE (Anejos II y/o IV), así como en las modificaciones de estas normas. Las conclusiones del estudio, en su caso, deberán recogerse tanto en el pliego de prescripciones técnicas como en el plan de obra del proyecto.

4.4 El proyecto de construcción contemplará todos los pasos para fauna detallados en el estudio de impacto ambiental, respetando su número y ubicación, y revisando y justificando sus dimensiones, en función de las especies para las que se diseñan, y del ancho de la vía, no siendo en ningún caso menores de 3 x 2 metros o de lo especificadas en el estudio de impacto ambiental si es más restrictivo. Se contemplarán como mínimo los siguientes pasos, aparte de los viaductos ya propuestos y recogidos en el trazado del estudio informativo:

Obra de drenaje del punto kilométrico 25,100, planteada con un tubo de 1,8 m se ampliará a un marco de al menos 7x4 m, en función de la anchura final de la vía.

Obra de drenaje del punto kilométrico 27,276, planteada con un tubo de 1,8 m se ampliará a un marco mayor de 3x2 m, en función de la anchura final de la vía.

El paso específico de fauna propuesto en el punto kilométrico 31,926 mediante un marco de 3x2 m, se debe reubicar, al situarse muy próximo al paso de desmonte a terraplén.

Obra de drenaje del punto kilométrico 32,826, planteada con un tubo de 1,8 m se ampliará a un marco de al menos 3x2 m.

El paso superior del punto kilométrico 36,776 no se puede adecuar como paso de fauna según se propone en el estudio de impacto ambiental, debiendo construirse un paso específico en su entorno.

Paso específico para fauna en el punto kilométrico 59,575, mediante marco mayor de 3x2 m en función de la anchura final de la vía.

Obra de drenaje del punto kilométrico 63,725, planteada con un caño de 2,5 m se ampliará a un marco de mayor de 3x2 m, en función de la anchura final de la vía.

El paso específico para fauna en el punto kilométrico 70,250 mediante marco mayor 3x2 m, deberá reubicarse, por encontrarse en una zona prácticamente a nivel, y redimensionarse en función de la anchura final de la vía.

Obra de drenaje del punto kilométrico 82,242, planteada con un tubo de 1,8 m se sustituirá por un marco de al menos 3x2 m, en función de la anchura final de la vía.

En las obras de drenaje y pasos de caminos de los puntos kilométricos 45,109, 46,210, 48,135, 54,058, 54,200, 54,625, 76,243, 77,817, 77,890, 78,460, 83,067, 83,492 y 84,696, se adecuará el cerramiento y se realizarán plantaciones específicas para adecuarlos como pasos de fauna. Asimismo, entre el origen y el pk. 25,000, se verificará la existencia de obras de drenaje o pasos de caminos a una distancia máxima de dos kilómetros, de forma que sea posible el tránsito de medianos mamíferos de uno a otro margen de la autovía.

4.5 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. Asimismo, se incluirá el seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

5. *Protección atmosférica*

Para prevenir la emisión de polvo y partículas en la zona de obras, por movimientos de tierras y circulación de maquinaria, durante toda la fase de construcción se realizarán riegos periódicos en todas aquellas zonas donde sean previsible estas afecciones, que se intensificarán en el entorno de núcleos habitados y durante los periodos más secos. Los materiales susceptibles de emitir polvo o partículas a la atmósfera se transportarán y acopiarán tapados.

6. *Protección contra el ruido en áreas habitadas*

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico que desarrollará las medidas de protección necesarias para evitar que se superen los criterios de calidad señalados en la presente condición. Se estudiarán en detalle todas las edificaciones existentes en el entorno del trazado, con especial atención a los núcleos urbanos, diseñando medidas de protección cuando sean necesarias y teniendo en cuenta lo establecido en la condición 1. Al menos, se diseñarán las pantallas señaladas en el estudio de impacto ambiental, que se complementarán con un mayor número de ellas si fuera preciso. Estas pantallas, cuya altura y características deberán ser definidas en el estudio acústico son:

Puntos kilométricos 0,065 a 0,950. Margen derecho. En esta pantalla se estudiará la conveniencia de su prolongación hasta el punto kilométrico 1,100 para proteger edificaciones existentes en Ribadeo.

Puntos kilométricos 0,360 a 0,730. Margen izquierdo, en Ribadeo.
Puntos kilométricos 2,450 a 2,950. Margen izquierdo, en Dompniñor.
Puntos kilométricos 17,000 a 17,180. Margen derecho, en Fontemeimal.
Puntos kilométricos 26,200 a 26,700. Margen izquierdo, en Granda.
Puntos kilométricos 31,490 a 31,890. Margen derecho, en Vigo.
Puntos kilométricos 33,350 a 33,850. Margen izquierdo, en Monfedal.
Puntos kilométricos 33,600 a 34,100. Margen derecho, en Ramis.
Puntos kilométricos 44,000 a 44,310. Margen izquierdo, en Someito.
Puntos kilométricos 46,200 a 46,550. Margen izquierdo, Fontepresa.
Puntos kilométricos 49,300 a 49,800. Margen izquierdo, en el enlace de Abadín.

Puntos kilométricos 52,200 a 52,650. Margen derecho, en Carballos.
Puntos kilométricos 59,080 a 59,650. Margen derecho, en Gaudín.

Puntos kilométricos 67,850 a 68,350. Margen izquierdo, en el enlace de Villalba centro.

Puntos kilométricos 70,570 a 70,870. Margen izquierdo, en el enlace de Villalba sur.

Puntos kilométricos 72,870 a 73,600. Margen derecho, en Os Sabugueiros.

Puntos kilométricos 79,070 a 79,690. Margen derecho, en Casas Novas y Cardosas.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura serán los siguientes:

Zonas residenciales:

Leq(7 horas-23 horas) menor que 65 dB (A).
Leq(23 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq(las 24 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq(7 horas-23 horas) menor que 55 dB (A).
Leq(23 horas-7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq(las 24 horas) menor que 55 dB (A).

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

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

En caso de que el ruido de fondo inicial, en los lugares donde deba respetarse, supere los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán superar hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado inicial acústico.

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

En caso de adoptarse medidas de protección contra el ruido deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la atenuación acústica prevista. Las medidas de protección deberá estar finalizadas antes de la emisión del acta de recepción de la obra.

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

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

7. *Medidas de protección del patrimonio cultural*

7.1 En coordinación con la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Junta de Galicia, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar

al patrimonio cultural y, en su caso, la colocación de jalonamientos de protección y la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas. En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención a los siguientes puntos:

- Capilla de San Román, punto kilométrico 8,000 margen derecha.
- Capilla de San Roque, punto kilométrico 8,500 margen derecha.
- Castro de Penelas, punto kilométrico 26,000 margen derecha.
- Castro de Masma, punto kilométrico 27,720 margen derecha.
- Furada dos Cás, punto kilométrico 29,050, margen derecha.
- Castro de Flores, punto kilométrico 29,850, margen derecha.
- Medorra de Lindín, punto kilométrico 35,475, margen izquierda.
- Pont do Arnela, punto kilométrico 54,800, margen izquierda.
- Conjunto horreo-cruceiro-puente de pont de Rodríguez, punto kilométrico 72,500.
- Ponte de Saa, punto kilométrico 79,100, margen derecha.

7.2 El proyecto de construcción garantizará la continuidad e integridad del Camino de Santiago interceptado por la autovía en los puntos kilométricos 30,200, 53,135, 54,925, 56,600, 72,860, 74,930, 78,850, 79,860, 82,100 y 82,410. Para ello, incluirá un estudio específico sobre la restauración y continuidad del Camino y sobre las actuaciones necesarias para el apantallamiento vegetal, de forma que se reduzca la intervisibilidad entre el mismo y la autovía. Asimismo, serán de aplicación en estos puntos de corte las prescripciones sobre prospecciones y protección arqueológica del epígrafe anterior. Además, se considerarán puntos de especial integración los puentes de Arnela, Saa y el conjunto horreo-cruceiro-puente del pont de Rodríguez. En consecuencia, las estructuras sobre los ríos Arnela, Labrada y Trimaz considerarán en su diseño la peculiaridad del entorno donde se insertan.

7.3 En el diseño del viaducto de Fontepresa se considerará la presencia en el punto kilométrico 46,500 de un cementerio, adoptando el ajuste en planta y la ubicación de pilas precisas para minimizar su afección.

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

8.1 Durante la fase de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

8.2 La reposición de las infraestructuras de riego y caminos rurales, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos, de forma que se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición. Además de los caminos repuestos en el estudio informativo, el proyecto de construcción contemplará, al menos, la reposición de los siguientes:

Camino interceptado en el punto kilométrico 28,380, conforme a lo establecido en la condición 1.2.

Considerando el riesgo de incendios forestales en las masas boscosas situadas entre el punto kilométrico 30,400 y 33,826, según expone en la información pública el Concejo de Mondoñedo, se construirá al menos un paso que comunique ambos márgenes de la traza, siendo la zona más adecuada entre los puntos kilométricos 31,200 y 32,200.

Pasos de los caminos cruzados en el punto kilométrico 35,250 y en el punto kilométrico 45,500.

9. *Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares*

De acuerdo con las mediciones recogidas en el Estudio Informativo y en la documentación adicional facilitada por la Dirección General de Carreteras, la obra generará importantes movimientos de tierra, especialmente en el tramo comprendido entre los puntos kilométricos 34,000 a 50,000, debido a la complejidad orográfica y a la inaccesibilidad de la zona.

La documentación adicional facilitada por la Dirección General de Carreteras presenta una estimación de posibles alternativas de ubicaciones de préstamos y vertederos. En consecuencia, los proyectos de construcción considerarán como primera opción de préstamos y vertederos las citadas ubicaciones, con las siguientes salvedades:

Se considerarán de forma prioritaria las áreas degradadas a restaurar y el relleno de canteras, activas o abandonadas. Este sería el caso de

todos los vertederos del tramo I, (I.1 a I.5), todos los vertederos del tramo II (II.1 a II.3) y los vertederos IV.1, V.1 y V.2.

Las zonas III.1, III.2 solo se utilizarán si no se encontrasen ubicaciones alternativas y sin que los volúmenes vertidos superen los 65.000 m³.

Los vertederos III.3, III.4 y IV.2, se explotarán consiguiendo rellenos de poca altura sobre el terreno actual.

En el caso de que los proyectos de construcción decidan algún emplazamiento para dichas instalaciones no contemplado en la documentación adicional, ese nuevo emplazamiento deberá estar avalado por un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas consideradas. Estas zonas deberán someterse a autorización expresa por parte de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia, de acuerdo con la normativa de aplicación en esta Comunidad Autónoma.

En la búsqueda de los emplazamientos adecuados se efectuará un inventario de las canteras abandonadas existentes en el entorno del proyecto y se dará prioridad a la utilización de las mismas como vertederos.

La localización precisa de todos estos emplazamientos permanentes, sea cual sea su capacidad prevista, vendrá definida en el proyecto de construcción, especificando de forma clara y precisa su ubicación y características, incluyendo los correspondientes proyectos de restauración con su presupuesto, que tendrán carácter contractual.

En cualquier caso, el emplazamiento final de los vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares de obra, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. Para ello, los proyectos de construcción incorporarán una cartografía a una escala de detalle no menor de 1:10.000, de las zonas de exclusión de vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares, incluyéndose como zonas de exclusión las siguientes:

- Zona de Especial protección para las aves «Ria del Eo».
- Lugar de Importancia Comunitaria «Ladra-Parga-Támoga».
- Yacimientos arqueológicos.
- Bosquetes de vegetación arbórea.
- Zonas cercanas a cursos de agua.
- Suelos de elevada capacidad agrícola.

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

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

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de los elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, embocaduras de los túneles, pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra, zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención a desmontes y terraplenes, márgenes de ríos y áreas bajo los tableros de los viaductos, parques de maquinaria y zonas de instalaciones auxiliares y áreas de préstamo y vertedero. En el caso en el que fuera precisa la apertura de nuevos viales de acceso, también se considerarán como superficies afectadas por las obras.

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

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, pudiendo ser aceptable, si se justifica adecuadamente, la inclusión de *Eucalyptus globulus* y *Pinus pinaster* cuando las obras afecten a repoblaciones de estas especies. En siembras e hidrosiembras se evitará el empleo de especies exóticas, en especial de aquellas de carácter invasor. Las plantaciones tendrán en cuenta no solo las características físicas de las distintas unidades de actuación, sino su litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se verificará que las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto. Entre las plantaciones, se incluirá al menos una tipología para la restauración de las alisedas que se verán afectadas por las obras.

En el proyecto se especificarán y presupuestarán las operaciones de mantenimiento necesarias para asegurar el éxito de la revegetación.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación, si esto no supone la afectación de recursos naturales o culturales valiosos.

El proyecto de construcción definirá de forma expresa en el pliego de prescripciones técnicas la adecuación morfológica de taludes de forma que se eliminen aristas y perfiles rectilíneos, logrando unas formas suaves y redondeadas.

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

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía. En especial, se preverá que los taludes se hidrosiembren de forma inmediatamente posterior a su apertura, para evitar su acarcavamiento. Estas medidas deberán estar totalmente ejecutadas con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

11. *Medidas compensatorias*

Todas las alternativas consideradas afectan, en el tramo III, al espacio propuesto como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) de los ríos Ladra-Parga-Támoga. La alternativa seleccionada por el estudio informativo interfiere con dicho LIC en los siguientes puntos: cruce del río Madalena en el punto kilométrico 67,450, cruce del río Trimaz en el punto kilométrico 72,500 y cruce del río Labrada en el punto kilométrico 79,200.

El artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres y del Real Decreto 1997/95, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de la fauna y flora silvestres, recoge la oportunidad de incorporar medidas compensatorias a los proyectos que afecten a lugares incluidos en la Red Natura 2000. La alternativa seleccionada afecta en varios puntos a alisedas, consideradas hábitats prioritarios en dicha Directiva, incluidas en el citado Lugar de Importancia Comunitaria, y sin que existan alternativas que eviten su afectación, por lo que será precisa la ejecución, además de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y la presente declaración, de una serie de medidas compensatorias.

Por ello, el proyecto de construcción incluirá un estudio de la vegetación de ribera de los cauces con presencia de alisedas cruzados por la autovía, que serán, al menos, todos los incluidos en el LIC Parga-Ladra-Támoga. La zona de estudio será de al menos 1.000 metros a cada margen de la zona de cruce de la autovía, a lo largo del cauce. El estudio incluirá inventarios florísticos de todas las alisedas y una cartografía de vegetación a escala real 1:5.000 o mayor, donde se detallen las masas de aliso y las zonas degradadas.

Tomando como base la anterior cartografía, el proyecto de construcción contemplará en cada cauce cruzado en una zona con aliso, la restauración de una superficie de aliseda no menor de mil metros cuadrados (1.000 m²). El diseño de la restauración se realizará en base a los inventarios de flora realizados, y actuando en las zonas degradadas cartografiadas. Si en algún cauce no se localizasen áreas degradadas con una superficie suficiente, se podrá actuar en otros cauces no cruzados por la carretera que si las presenten. Quedan expresamente excluidas como superficies de cómputo en la aplicación de medidas compensatorias las alisedas restauradas por haber sido afectadas durante la construcción de la autovía.

A fin de evitar una reducción en la superficie de alisedas entre el desbroce y la ejecución de las medidas compensatorias, y considerando que ambas actuaciones no coincidirán espacialmente, la restauración de alisedas en áreas degradadas será previa al desbroce de las alisedas interceptadas por la autovía.

12. *Seguimiento y vigilancia*

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

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

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

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbral crítico para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

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

La Dirección General de Carreteras como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras y correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

- a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando que el proyecto de construcción cumple la presente declaración, especialmente en lo que se refiere a la adecuación ambiental del proyecto según lo especificado en la condición 1, a la localización de zonas de préstamo y vertedero según lo expuesto en la condición 9 y a la realización de la prospección arqueológica superficial a que se refiere la condición 7.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

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

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

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

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, exigidas en las condiciones de la presente declaración, y las nuevas que pudieran derivarse del programa de vigilancia ambiental.

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

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en las condiciones de la presente declaración, y aquellas otras que se hubiesen adoptado durante el desarrollo de las obras.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

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

Estado y eficacia de las medidas de protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 3.

Incidencia de la autovía sobre la fauna, en especial en lo referente a: atropellos, estado y efectividad de los pasos de fauna, tanto específicos como adecuaciones del drenaje transversal, estado de los dispositivos de escape en cunetas, sifones y arquetas y estado del cerramiento longitudinal, a que se refiere la condición 4.

Niveles sonoros generados por la autovía y eficacia de las medidas aplicadas, a que se refiere la condición 6.

Estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el Proyecto, a que se refiere la condición 10.

Estado y eficacia de las medidas compensatorias aplicadas a que se refiere la condición 11.

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 Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

13. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

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

Medidas relativas a la protección y conservación de suelos, de la vegetación y de los hábitats singulares, a que se refiere la condición 2.

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

Medidas relativas a la protección de la fauna, a que se refiere la condición 4.

Medidas de prevención contra la contaminación atmosférica, a que se refiere la condición 5.

Estudio acústico y, en su caso, proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 6.

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

Medidas relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 8.

Localización de zonas de préstamos y vertederos, instalaciones auxiliares, zonas de acopio temporal, caminos de acceso a las obras y zonas de exclusión, a que se refiere la condición 9.

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

Proyecto de medidas compensatorias a que se refiere la condición 11.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 12.

14. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias

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

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

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental, introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa A4 (compuesta por las alternativas 2/3 en el tramo I, 16 en el tramo II y 2/15/7 en el tramo III), desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.
Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo,

Madrid, 1 de febrero de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente	—
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Galicia	—
Subdelegación del Gobierno en La Coruña	—
Subdelegación del Gobierno en Lugo	—
Consejería de Presidencia. Junta de Galicia	—
Consejería de Medio Ambiente. Junta de Galicia	X
Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes. Junta de Galicia	—
Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo. Junta de Galicia	X
Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda. Junta de Galicia	X
Diputación Provincial de La Coruña	—
Diputación Provincial de Lugo	—
Ayuntamiento de Abadín	—
Ayuntamiento de Alfoz	—
Ayuntamiento de As Pontes de García Rodríguez	—
Ayuntamiento de Barreiros	X
Ayuntamiento de Casto de Rey	—
Ayuntamiento de Ferrol	X
Ayuntamiento de Foz	—
Ayuntamiento de Lorenzana	X
Ayuntamiento de Meira	—
Ayuntamiento de Mondoñedo	—
Ayuntamiento de Mugarodos	—
Ayuntamiento de Muras	—
Ayuntamiento de Narón	—
Ayuntamiento de Neda	—
Ayuntamiento de Oro Ouro	—
Ayuntamiento de Otero de Rey	—
Ayuntamiento de Pastoriza	—
Ayuntamiento de Pol	—
Ayuntamiento de Pontenova	—
Ayuntamiento de Rábade	X
Ayuntamiento de Ribadeo	X
Ayuntamiento de Riotorto	—
Ayuntamiento de San Sadurniño	—
Ayuntamiento de San Vicente de Rabade	—
Ayuntamiento de Somozas	—
Ayuntamiento de Trabada	—
Ayuntamiento de Valadouro	X
Ayuntamiento de Villalba	—
Ayuntamiento de Xermade	—
Instituto Tecnológico Geominero de España. ITGE	—
Consejo Superior de Investigaciones Científicas. CSIC	—
Instituto de Estudios y Desarrollo de Galicia. Universidad de Santiago de Compostela	—
Departamento de Ecología. Facultad de Biología. Universidad de Santiago de Compostela	—
Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Santiago de Compostela	—
Escuela Universitaria de Ingeniería Técnica Forestal. Universidad de Santiago de Compostela	—
Museo de Historia «Luis Iglesias». Universidad de Santiago de Compostela	—
Sociedad Galega de Historia Natural. SGHN	—
Asociación para la Defensa de la Naturaleza. ADENA	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza. AEDENAT	—
Coordinadora de Organizaciones de Defensa Ambiental. CODA	—
Sociedad Española de Ornitología. SEO	X
Federación de Amigos de la Tierra. FAT	—
Greenpeace	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X
Sociedad de Conservación de Vertebrados. SCV	—
Asociación para la Defensa Ecológica de Galiza. ADEGA	—
Arco Iris	—
Colectivo Ecologista de Defensa de la Naturaleza. CEDENAT	—
Colectivo Ecologista e Naturalista Biotopo	—
Colectivo Ecologista e Naturalista de Ribeira. CENAR	—
Colectivo Ecologista Radical. CER	—
Denosiña	—
Escola de Tempo Libre Don Bosco	—
Federación Ecologista Galega. FEG	—
GEMA	—
Grupo Medioambiental A Curuxa	—
Grupo Naturalista Hábitat	—
Irma Terra	—

Otras entidades que han remitido observaciones son las asociaciones de vecinos San Lorenzo, Virxen de Vilaselan-Ribadeo y Santa Eulalia de La Devesa-Ribadeo, la Asociación Cultural, Vecinal y Ecologista Plataforma por la Defensa de la Ría de Ribadeo y Asociación ACIAM de Barreiros. También ha remitido observaciones un particular.

La Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia remite 2 escritos. Sugiere prestar atención al paso de ríos y arroyos, controlar la calidad de las aguas, localizar los acopios de tierra vegetal y escombreras, tratar los taludes para evitar su erosión y realizar un estudio detallado de la vegetación. Propone estudiar la ubicación de pasos de fauna, ya que se atraviesan zonas con presencia de lobo, y no comprometer la persistencia de hábitats naturales prioritarios existentes dentro de los LICs de los ríos Labrada, Ladra y Masma que atraviesa el trazado. Apunta que la alternativa seleccionada es la más respetuosa y compatible con el medio natural.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia sugiere el estudio de los efectos sobre el planeamiento urbanístico, zonas marítimo-terrestres y de servidumbre de protección según la Ley de Costas. Se manifiesta favorable al corredor central propuesto considerándolo como el más funcional y el de menor impacto. Indica que, de elegirse finalmente la opción propuesta, deben integrarse pasos para la fauna y garantizarse el bienestar de la misma sobre todo en períodos de reproducción y cría.

La Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Galicia indica la necesidad de analizar soluciones constructivas que den conexión a los tráficos procedentes de los ejes Ourense-Lugo, costero y Ferrol-As Pontes-Vilalba.

La Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Junta de Galicia sugiere que se realice un inventario exhaustivo del patrimonio arquitectónico de la zona. Señala que el corredor seleccionado afecta al Camino de Santiago, a la Ruta de Peregrinación de la Costa del Camino Norte. Sugiere el estudio en detalle de los yacimientos arqueológicos y el diseño de un programa de actuación arqueológica para la fase de proyecto y de obras.

El Concejo de Barreiros propone que la autovía discurra como mínimo a 700 m de la actual CN-634 y que se cruce el río Masma mediante un puente en un solo arco.

El Concejo de Ferrol manifiesta su rechazo por el corredor seleccionado y propone que la autovía discurra en paralelo a la costa atravesando las comarcas de A Mariña Lucense y Ortelgal.

El Concejo de Lourenzá solicita que se minimice el impacto en el cruce del valle de Lourenzá y que no se afecten sus tierras de labor.

El Ayuntamiento de Rábade solicita que se estudie la conexión de la autovía del Cantábrico y la A-6 en su término municipal considerando que el impacto ambiental sería menor.

El Concejo de Ribadeo rechaza que la autovía aproveche el puente de los Santos y propone una nueva alternativa situada en la zona sur de la Ría, entendiendo que la autovía debe conectar por las proximidades de la costa la zona de A Mariña con la comarca de Ferrol.

El Concejo de Valadouro propone que se consideren las propuestas denominadas conexión Ferrol-Corredor Medio y conexión Ferrol-Corredor Costero.

La Sociedad Española de Ornitología informa que el tramo proyectado afecta directamente al Área Importante para las Aves 007 «Ría del Eo-Playa de Barayo-Ría de Foz», parte de la cual está catalogada como ZEPA y humedal Ramsar. Sugiere que se minimicen los impactos sobre los ecosistemas de ribera y que como compensación a la posible afección a la ZEPA se estudie la regeneración de la vegetación ribereña. Considera que debe evitarse cualquier obra que afecte al fondo de la ría del Eo, por lo que se manifiesta favorable a la elección del desdoblamiento de la actual N-634 en el puente de los Santos para atravesar la ría, considerando inadmisibles las alternativas que cruzan por Vegadeo en lo más profundo de la ría. También señala que debe evitarse la afección a la ría de Foz, por lo que se manifiesta favorable al corredor seleccionado frente al que discurre por la costa. Por último propone que el proyecto de construcción incorpore un plan de restauración de la cubierta vegetal y pasos de fauna.

La Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental acusa recibo de la memoria-resumen y comunica que lo pondrá en conocimiento de sus asociados.

La Asociación de Vecinos San Lorenzo y la Asociación de Vecinos Santa Eulalia rechazan el corredor seleccionado proponiendo el corredor Oriental o la conexión Interior.

La Asociación de Vecinos Virxen de Vilaselan propone que se rechace cualquier tramo que contemple su paso por el Puente de los Santos y propone la conexión interior, el corredor oriental o el paso subterráneo por la ría del Eo.

La Asociación Cultural, Vecinal y Ecologista Plataforma por la Defensa de la Ría de Ribadeo considera que el paso de la ría de Ribadeo por el Puente de los Santos es inviable y que deben estudiarse otras alternativas.

La Asociación ACIAM de Barreiros desaconseja el Corredor Central y propone el Corredor Interior.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

El objeto del estudio informativo es la selección de la alternativa más adecuada para la futura autovía de conexión del occidente de Asturias con la A-6.

El estudio informativo se estructura en dos fases, denominadas A y B. La fase A consiste en el análisis de un amplio territorio estudiando sus aspectos físicos, bióticos y socioeconómicos para buscar corredores de trazado. Se plantean 6 corredores distintos. El corredor oriental, el central y el interior comunican Ribadeo con la A-6, mientras que los corredores costero, medio y sur comunican Ribadeo con El Ferrol. Concluye con la selección del corredor central, al discurrir por terrenos con topografía menos complicada y con menores condicionantes ambientales y ser menores los costes de ejecución.

En la fase B se diseñan distintas alternativas de trazado sobre el corredor seleccionado en la fase A y se recupera el corredor interior sobre el que también se trazan alternativas.

El corredor central se divide en 3 tramos: el tramo I entre Ribadeo y Carballo Blanco, que discurre paralelo a la costa por la rasa litoral hasta el comienzo del valle de la Lorenzana; el tramo II, entre Carballo Blanco y Fontepresa, que discurre por toda la subida hasta el Alto de la Xesta; y el tramo III entre Fontepresa y Baamonde, discurriendo por la Terra Chá.

En el tramo I se plantean un total de 4 itinerarios formados por la combinación de alternativas parciales, denominadas 1, 2, 3, 4, 8 y 9. Las alternativas parciales 1, 2, 3 y 4 se inician en Ribadeo en el estribo lucense del puente de los Santos y rodean la ciudad por el norte. Son desdoblamientos de la N-634 actual en sus primeros 800 m. En este tramo las alternativas parciales 1 y 4 tienen idéntico trazado (designado como itinerario 1) y discurren de forma paralela a la vía del tren por la rasa costera. Las alternativas parciales 2 y 3 son idénticas en este tramo y discurren por las estribaciones de la alineación montañosa costera. Su trazado se designa como itinerario 2. Las alternativas parciales 8 y 9 son conexiones posibles de las alternativas 1 y 4 con 2 y 3. La combinación $1(=4)+8+2(=3)$ es el itinerario 3 y la combinación $1(=4)+9+2(=3)$ el itinerario 4.

En el tramo II se plantean 9 itinerarios formados por la combinación de las alternativas parciales 1, 2, 3, 4, 5, 6, 12 y 16. Los itinerarios 2, 3, 5, 6 y 9 se dirigen hacia el valle del Masma, rodeando la Peña de la Cabaña y la Lomba para seguir el trazado de la N-634 una vez pasado el núcleo de Lorenzana por el oeste hasta el Alto de la Xesta.

Los itinerarios 1, 4, 7 y 8 se dirigen hacia el monte Calvario, rodeando el núcleo de la Lorenzana por el este, para siguiendo el valle del río Baus alcanzar el Alto de la Xesta por el valle del río Valiñadares.

Los itinerarios en este tramo II se definen por la combinación de las siguientes alternativas parciales: itinerario 1, formado por la alternativa 1; itinerario 2, formado por la alternativa 2; itinerario 3, formado por las alternativas 2 y 3; itinerario 4 formado por las alternativas 1 y 4; itinerario 5 formado por las alternativas 2, 3 y 5; itinerario 6, formado por las alternativas 2, 3 y 6; itinerario 7, formado por la combinación de las alternativas 1 y 12; itinerario 8, formado por las alternativas 1, 12 y 4; e itinerario 9 formado por las alternativas 2 y 16.

En el tramo III se plantean 11 itinerarios encuadrados en dos zonas distintas dentro del corredor, una hacia el norte y oeste, circunvalando el núcleo de Villalba por el oeste y finalizando en la A-6 en Baamonde, y otra que discurriría por el sur y por el este, circunvalaría Villalba por el este y finalizaría en la A-6 en Begonte.

Los 11 itinerarios se forman por la combinación de alternativas parciales. Su definición es: itinerario 1 formado por la alternativa 2; itinerario 2 formado por las alternativas parciales 2, 10 y 7; itinerario 3, formado por las alternativas 2, 10 y 13; itinerario 4, formado por las alternativas 11, 10 y 7; itinerario 5, formado por las alternativas 11, 10 y 13; itinerario 6, formado por las alternativas 11, 15 y 7; itinerario 7, formado por las alternativas 11, 15 y 13; itinerario 8, formado por las alternativas 2, 14 y 13; itinerario 9, formado por las alternativas 2 y 7; itinerario 10 formado por las alternativas 2, 7 y 13; e itinerario 11 formado por las alternativas 2, 10, 15 y 7.

En el corredor interior el estudio recoge dos posibles alternativas parciales, 17 y 18, cuyo origen se sitúa en el entorno de Vegadeo para, discurriendo en dirección oeste, finalizar en el corredor central en un punto intermedio del denominado tramo II cercano a la localidad de Lorenzana.

La alternativa parcial 17 se inicia en el cruce del río Eo a unos 3 Km aguas arriba de los puentes de la N-640 y del ferrocarril sobre la ría, discurre en dirección E-O hacia Lorenzana circunvalando este núcleo por el sudeste y enlazando con el corredor central en el tramo II.

La alternativa 18 se inicia a unos 3 Km al norte de la alternativa 17, tras cruzar la ría del Eo se dirige hacia el sur paralelamente al trazado de la N-640 hasta unirse a la alternativa 17 entre los núcleos de Leirado y Vilaferando. A partir de este punto discurre por el mismo trazado de la alternativa 17 hasta su punto de unión con el corredor central.

El estudio recoge un análisis multicriterio. En una primera etapa, selecciona los mejores itinerarios de cada tramo del corredor central y forma un grupo reducido de alternativas completas de origen a fin de proyecto. Para ello considera dos únicos criterios de discriminación, el medioambiental y el de coste de primera inversión, seleccionando los itinerarios 2 y 3 para el tramo I, los itinerarios 6 y 9 para el tramo II y los itinerarios 9 y 11 para el tramo III. La combinación de los seis itinerarios seleccionados en esta etapa genera un total de ocho alternativas completas, es decir, con comienzo en el origen del tramo I y final en el tramo III. Estas ocho alternativas completas se designan como A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7 y A8.

En una segunda etapa realiza la selección de las mejores alternativas completas sobre el corredor central en base a criterios medioambientales, de rentabilidad, de accesibilidad, etc., resultando seleccionada la alternativa completa denominada A4, compuesta por los itinerarios 2 para el tramo I, 9 para el tramo II y 11 en el tramo III.

En la tercera etapa desarrolla una comparación de las alternativas completas seleccionadas en el corredor central con las alternativas completas formadas con las variantes con origen en Vegadeo, es decir, del corredor interior. La alternativa parcial 18 resulta la peor por su impacto medioambiental crítico en la ría del Eo y resultando también la peor desde el punto de vista de la accesibilidad y de la rentabilidad.

En una última etapa vuelve a comparar las dos alternativas completas con origen en vegadeo con la seleccionada A4 atendiendo a criterios económicos y de accesibilidad. Concluye que las alternativas completas con origen en Vegadeo son peores desde la óptica económica. Teniendo en cuenta las malas valoraciones ambientales de las alternativas del corredor interior, y reiterando el impacto crítico de la alternativa 18, el análisis multicriterio finaliza con la propuesta de la alternativa con origen en Ribadeo.

El estudio informativo concluye con la propuesta de dos alternativas completas, coincidentes en los tramos I (por el itinerario 2) y III (por el itinerario 11) y que varían en el tramo II, proponiendo discurrir por el itinerario 6 o por el itinerario 9. La principal diferencia entre estos itinerarios radica en la subida al Alto de la Xesta en la que el itinerario 9 precisa un viaducto, si bien la valoración final de esta última es ligeramente mejor que en el caso del itinerario 6.

La autovía propuesta consta de 2 calzadas de 7 m de anchura cada una, separadas por una mediana de 12 m, con arcenes interiores de 1

m y exteriores de 2,5 m. La pendiente de los desmontes es variable (3H:2V, 1H:1V, 2H:3V, etc.). Los terraplenes se forman con los materiales procedentes de la excavación siendo su pendiente de 3H:2V. La IMD en el año 2023 es de 6.000 a 15.000 vehículos/día. Los materiales de préstamo pueden provenir de 8 canteras activas.

La longitud de la alternativa seleccionada (la que discurre por el itinerario 9 en el tramo II) es de 85,46 Km, tiene 14 enlaces, 42 pasos superiores y 56 inferiores, 26.463 m de caminos de servicio paralelos al tronco y 2 áreas de servicio. Serán necesarios 3.197.000 m de materiales de préstamo y habrá unos excedentes de 2.053.114 m a destinar a vertedero. Las características de la alternativa seleccionada 2 (la que discurre por el itinerario 6 en el tramo II) son similares, siendo 1 Km más corta.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

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

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: climatología, geología, hidrología, edafología, vegetación, fauna, paisaje, aspectos socioeconómicos y patrimonio cultural.

De la información del inventario de la situación preoperacional el estudio destaca, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental, los siguientes: la ría de Ribadeo (área de Importancia para las aves declarada ZEPA, zona húmeda del Convenio de Ramsar y LIC); los espacios de la ría de Foz-río Masma-zona costera entre las rías de Foz y Eo, y los ríos Parga, Ladra, Labrada, Támoga, todos ellos propuestos como LIC; la Sierra de Xistral y Cuadramón; el espacio de interés de las Cuevas del Rey Cintolo y el Punto de Interés Geológico de la Rasa de Ribadeo. También es destacable la presencia de nutria en el LIC de los ríos Parga, Ladra, Labrada y Támoga, de lobo en las sierras de Lorenzana y Xistral y de salmón en los ríos Eo, Trabada y Masma, así como el gran interés arqueológico de la zona y la presencia del Camino de Santiago del Norte.

En primer lugar analiza los impactos característicos significativos de las alternativas parciales del corredor interior, designadas como 17 y 18. Estos, atendiendo a las peculiaridades del medio donde se insertan, son: los efectos sobre el espacio natural de la ría de Ribadeo y su fauna originados por la alternativa parcial 18, valorados como críticos; los impactos severos sobre el relieve, la calidad de las aguas, los suelos de elevado riesgo de erosión, el lobo y el salmón, el paisaje y por el aumento del ruido.

Incluye un análisis comparado con el corredor central. Destaca que en el caso del corredor central, la afección al espacio natural de la ría de Ribadeo será mínima al aprovecharse el actual puente de los Santos para su cruce mediante la duplicación de la capacidad de su tablero sin necesidad de construir nuevas pilas ni cimentaciones, mientras que en el caso de la alternativa 18 se produciría un efecto de aislamiento sobre dicho espacio natural especialmente grave para la avifauna, valorado como crítico. Asimismo, valora como severo el efecto de la alternativa parcial 17 sobre el L.I.C. del Eo.

Destaca también que los efectos que produciría la autovía en caso de discurrir por el corredor interior sobre el lobo, al afectarse una zona de cría o sobre el salmón no se generarían en el corredor central. Otros aspectos destacables en la comparación son los mayores impactos paisajísticos, sobre la calidad de las aguas y sobre el sistema territorial de las alternativas del corredor interior al discurrir por terrenos de mayor fragilidad global, donde son inexistentes corredores de grandes infraestructuras, que si están presentes en el territorio atravesado por el corredor central. En consecuencia, concluye desestimando las alternativas parciales 17 y 18 y, por tanto, el corredor interior.

A continuación analiza el resto de alternativas del corredor central por tramos, incluyendo un análisis comparado de cada uno de los itinerarios diseñados para cada tramo.

En el tramo I destaca el impacto severo sobre los suelos de alto valor, sobre los niveles sonoros, sobre la permeabilidad territorial y por la explotación de terrenos originados por la alternativa 1/4 (designada como itinerario 1 en el estudio informativo), y el comienzo de las alternativas 8 y 9 (designadas como itinerarios 3 y 4 en el estudio informativo). Destacando que no afecta a ningún valor de especial singularidad y que no se han identificado impactos críticos ni severos para ella, selecciona la alternativa 2/3 (itinerario 2 según la designación del estudio informativo) para este tramo.

En el tramo II no identifica ningún impacto crítico, destacando que las alternativas 2 y 5 son las que mayores impactos severos presentan (designadas como itinerarios 2 y 5 en el estudio informativo). Estos impactos se producirían sobre la vegetación de ribera del río Valiñadares, sobre la calidad de las aguas, sobre la fauna asociada al valle de dicho cauce y sobre el paisaje. También destaca la afección a un mayor número de núcleos habitados por el aumento de los niveles de inmisión sonora que el resto.

Siguiendo en orden decreciente destaca las afecciones de las alternativas 1 y 12/1 (designadas como itinerarios 1 y 7 respectivamente en el estudio informativo), por su afección al valle alto del río Baus de gran valor ecológico y paisajístico, en cuyo entorno existen zonas de cría de lobo. Las considera alternativas no aconsejables desde el punto de vista ambiental.

También destaca las afecciones a la población, a suelos de alto valor agrícola, a la fauna, y a la capilla de San Antonio del Barral de las alternativas 4 y 12/4 (designadas como itinerarios 4 y 8 respectivamente en el estudio informativo).

Considera las alternativas 3, 6 y 16 (designadas como itinerario 3, 6 y 9 respectivamente) las menos desfavorables desde la óptica ambiental, seleccionando la 16 como más ventajosa por su menor afección a las masas de frondosas autóctonas presentes en el tercio inferior del valle del Valiñadares, por su menor afección a la fauna en esta zona, por alejarse de los núcleos de población del valle, en concreto del Barral, y por no afectar a cavidades kársticas las cuales si se encuentran cercanas a las alternativas 3 y 6.

En el tramo III no identifica ningún impacto crítico, resultando las alternativas de mayores impactos severos las que realizan el cruce del valle del río Ladra por el sur de Villalba así como las que finalizan en Begonte. Estos impactos destacados se producirían sobre la vegetación de ribera del fondo del valle del río Ladra y por discurrir por entornos más naturalizados y menos humanizados. Las alternativas con impactos destacados en este sentido son 2, 10/13, 11/13, 11/15/13, 2/14 y 2/7/13 (designadas como itinerarios 1, 3, 5, 7, 8 y 10 en el estudio informativo) desaconsejando su selección.

Califica el resto de alternativas como ambientalmente viables con pocas diferencias, decantándose por la alternativa 2/15/7 (designada como itinerario 11 en el estudio informativo) por su impacto global algo inferior al resto al incorporar la alternativa parcial 2 entre Fontepresa y Arnela que discurre más cercana al corredor humanizado de la carretera actual y por circunvalar Villalba por el noroeste de forma más exterior que el resto, evitando la afección a un núcleo residencial de esta localidad, ser menor la afección a la vegetación y tener una inferior incidencia visual.

El estudio de impacto ambiental incluye, como medidas mitigadoras de impactos para la alternativa elegida, las siguientes: riesgos para el control de emisiones, control de riesgos geológicos, jalonamientos de protección de áreas ambientalmente singulares, recuperación de la capa superficial del suelo, obras de protección del esquema de drenaje, balsas de decantación, barreras de retención de sedimentos, pasos de fauna, cerramientos de base reforzada, dispositivos de escape para fauna, reposición de caminos, prospecciones y seguimiento arqueológico de las obras, pantallas antirruído y restauración vegetal. Recoge una propuesta de zonas de préstamo y vertedero.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental.

En definitiva, el estudio de impacto ambiental concluye con la selección de la alternativa 2/3 (designada como itinerario 2) para el tramo I, la alternativa 16 (itinerario 9) para el tramo II y la alternativa 2/15/7 (itinerario 11) para el tramo III. Esta solución coincide con una de las opciones seleccionadas en el análisis multicriterio.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 660 alegaciones. Los aspectos más significativos de las alegaciones son los siguientes:

La Confederación Hidrográfica del Norte señala que no tiene objeciones a la opción seleccionada e informa de la necesidad de que el proyecto sea sometido a su informe.

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias informa de la afección a una línea de FEVE, a quien dirige para precisar las dimensiones de cruce y las condiciones para la ejecución de las obras compatibles con la explotación ferroviaria.

La Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Galicia informa favorablemente al trazado propuesto siempre

que se lleven a cabo una serie de actuaciones infraestructurales complementarias. Informa de la necesidad de reajustar el enlace de Abadín.

La Diputación Provincial de Lugo informa favorablemente la opción seleccionada sugiriendo que se evite la modificación de los pilares del puente de los Santos, se mantenga el servicio existente en este puente para bicicletas y peatones y se resuelvan los problemas para el núcleo de Ribadeo, sugiriendo una solución en túnel. Solicita que se extremen las medidas correctoras de los efectos perjudiciales sobre la población y propone modificaciones en algunas intersecciones.

El Ayuntamiento de Guitiriz solicita el aumento de la separación de la autovía A-8 de la actual N-634 hacia el Oeste, que se mejore la funcionalidad de la reposición de caminos y carreteras interceptadas hasta enlazar con la trama viaria municipal y en particular los accesos a Muros y Ferreira y que el 1 por 100 que se destine a actividades culturales repercuta en el municipio.

El Concejo de Abadín informa favorablemente al trazado seleccionado, solicitando entre otras cuestiones, que se declare como zona de servicios el núcleo urbano.

El Concejo de Barreiros se manifiesta favorable a la opción seleccionada y rechaza el resto de alternativas. Solicita enlaces y zonas de servicios en los puntos kilométricos 11,570 y 17,850, caminos de servicio paralelos a la autovía, mantenimiento de la permeabilidad territorial, que el firme sea de tipo drenante, que el 1 por 100 que se destine a actividades culturales repercuta en el municipio, así como una serie de medidas correctoras y obras complementarias a las contenidas en el estudio.

Los Concejos de Cabanas, Capela, Fene, Ferrol, Narón y Pontedeume, proponen mediante escritos similares, el corredor costero entre Ribadeo y Ferrol, considerando que la autovía impulsaría el crecimiento económico de la comarca de Ferrol.

Mediante un escrito idéntico al presentado por estos Concejos, un colectivo integrado por 21 entidades locales, asociaciones y partidos políticos solicitan también el corredor costero. El Concejo de Cedeira expone su adhesión a este documento.

El Concejo de Foz manifiesta su preocupación por el enlace con la N-642 y solicitan que se construya una vía de enlace que conecte la autovía con dicha N-642.

El Concejo de Lourenzá se manifiesta favorable a la opción seleccionada con un ajuste de trazado entre los puntos kilométricos 26,300 y 29,800 en la margen derecha para evitar la afección a dos canteras. Solicita un nuevo enlace en el punto kilométrico 24,030, nuevas conexiones con la red local, caminos de servicio paralelos a la autovía, mantenimiento de la permeabilidad territorial, que el firme sea de tipo drenante, que el 1 por 100 que se destine a actividades culturales repercuta en el municipio, así como una serie de medidas correctoras y obras complementarias a las contenidas en el estudio.

El Concejo de Mondoñedo informa favorablemente al trazado seleccionado proponiendo modificaciones de trazado entre los enlaces de Lorenzana y Mondoñedo Norte para evitar la afección a canteras y en el terraplén entre los puntos kilométricos 33,400 y 34,100. Rechaza la opción seleccionada 2 por su impacto socioeconómico y paisajístico. Indica que entre el punto kilométrico 30,400 y el punto kilométrico 33,826 se trata de una zona boscosa con gran número de explotaciones madereras, teniendo gran peligro de incendios, por lo que considera precisos al menos 6 pasos, a una distancia no superior a 500 m. También señala que la opción seleccionada afecta al Manantial de Vigo, muy próximo al punto kilométrico 31,300, indicando que se deberán efectuar los estudios, modificaciones y obras necesarios para no afectar a ese manantial.

El Concejo de Santiago solicita que se dé continuidad a la autovía desde la A-6 hasta Santiago con un trazado análogo al de la CN-634 actual.

El Concejo de Vilalba informa favorablemente las alternativas 2-14 y 10-15-7 y rechaza las alternativas número 7 hasta el punto kilométrico 70 y número 10 entre los puntos kilométricos 65 y 70 dado que representarían un impacto negativo para el desarrollo del casco urbano de Vilalba y de su polígono industrial. Con respecto a la opción seleccionada, propone un ajuste de trazado entre los puntos kilométricos 69,800 y 71,800 para evitar la afección a viviendas, así como ajustes en los enlaces. Solicita que se tengan en cuenta los valores patrimoniales afectados, en particular, el Camino de Santiago, el castro de Mourence, Ponte Rodríguez y Ponte de Saa y que se respeten los caminos públicos afectados, previendo pasos para ganado.

Los sindicatos UGT y CC.OO. (Unión Comarcal de Ferrol), el BNG del Consejo Comarcal de Ferrolterra y el BNG de Mariña Luguesa rechazan el trazado seleccionado y proponen otro que discurra por la costa entre Ribadeo y Ferrol.

El BNG de Lourenzá solicita un nuevo enlace para el futuro polígono industrial.

La Asociación para la Defensa Ecológica de Galicia-ADEGA solicita un estudio de mayor detalle del paso de la autovía por el Puente de los Santos de modo que se garantice que no será necesaria la ejecución de un segundo viaducto en la ría. También destaca como lugares sensibles a tener en cuenta para evitar afecciones y reducir impactos las cuevas del Rey Cintolo, el cruce del Ladra y las masas de vegetación autóctona. Solicita se aumente el presupuesto y recursos humanos para el desarrollo de un Programa de Vigilancia Ambiental.

La Agrupación Local de Ribadeo del PSG-PSOE y la Asociación de Vecinos Virgen de Vilaselán, en escritos de similar contenido, manifiestan su rechazo por la opción seleccionada y, en concreto, a su entrada en Galicia por el puente de los Santos. Consideran que condiciona el tramo asturiano, haciéndolo discurrir por la rasa costera en contra de lo manifestado por el entramado social del occidente de Asturias. Ponen en duda la garantía de la viabilidad del desdoblamiento de la plataforma del puente de los Santos, lo que conllevaría efectos negativos sobre la ría de Ribadeo. Consideran que discurrir por la zona urbana de Ribadeo cortando su expansión y generando contaminación y efecto barrera en Villaselán, parroquia donde se producirá la demolición de muchas viviendas. Proponen el paso por el norte de Vegadeo mediante una única estructura, que albergue el paso del ferrocarril y de la autovía, protegida por un falso túnel para evitar efectos sobre las aves.

El Grupo Popular del Ayuntamiento de Ribadeo señala que la solución que se adopte para el cruce de la ría de Ribadeo no suponga la construcción de nuevos pilares en la ría, debe mantener el tráfico de proximidad que existe actualmente y no supondrá obstáculos al tráfico marítimo. Propone que los pasos se diseñen con la amplitud suficiente para mejorar la permeabilidad entre el casco urbano y las parroquias de Villaselán y Piñeira. Destaca como imprescindible la construcción de un acceso al casco urbano y que a la vez conecte con la actual carretera nacional entre los puntos kilométricos 0,065 y 1,405, así como un acceso a las playas del municipio. Propone la modificación de la ubicación del enlace de Ribadeo del punto kilométrico 2,370. Solicita que la anchura de la autovía sea la mínima posible en las inmediaciones del casco urbano (puntos kilométricos 0 al 0,780). Manifiestan su rechazo absoluto a la alternativa 1.

La Asociación de Empresarios Iniciativa por Fene proponen, para favorecer el desarrollo económico de Galicia Norte, una alternativa que discurra por el corredor litoral A Mariña-Ferroltierra, con inicio en Ribadeo y final en San Saturnino.

La Asociación de Empresarios del Parque Empresarial Sete Pontes solicitan un cambio en la ubicación del enlace de Goiriz para dar acceso al Parque Empresarial por el Este y un nuevo acceso a dicho Parque por el Oeste.

La Asociación de Comerciantes, Industriales y Autónomos de Lourenzá solicita que se incluya otro enlace de acceso al futuro Polígono Industrial.

La Asociación Provincial de Empresarios de la Construcción de Lugo expone que la alternativa 3 a su paso por Lorenzana perjudica sus intereses por la posible afección a las empresas «Canteras Isidro Otero, Sociedad Limitada» y «Construcciones Isidro Otero, Sociedad Limitada».

El Colectivo en contra de las alternativas de la autovía del Cantábrico a su paso por Mourence califica la autovía como devastadora para el medio y propone que discurra en paralelo a las principales vías de comunicación existentes, evitando la ocupación de bosques y manteniendo la tranquilidad en el paraje del Castro de Mourence.

La Asociación de vecinos Amigos de Goiriz señala la afección de las alternativas 7 y 10 a terrenos de alto valor agrícola y pastizales. Propone que la traza discurra por zonas más elevadas con aprovechamiento de monte bajo.

La Asociación de Vecinos San Andrés de Masma se manifiesta favorable a la opción seleccionada, solicitando que se tenga en cuenta el trazado de futuras pistas de concentración parcelaria para su reposición.

La Asociación Cultural Fuco Buxan de Ferrol y la Coordinadora de Asociaciones de Vecinos Zona Urbana de Ferrol rechazan la opción seleccionada y proponen que la autovía discurra por el corredor costero Ribadeo-Ferrol.

De las alegaciones de particulares, 603 rechazan la alternativa seleccionada debido a su entrada en Galicia por el Puente de los Santos, al suponer la afección a la ría del Eo, a la imposición de la solución costera del tramo asturiano anterior a Ribadeo y por la afección a este núcleo y a las parroquias de Villaselán y Piñeira. También se refieren a la posible afección al núcleo de Castropol y a los astilleros Gondán.

Otra alegación con 469 firmas manifiesta su oposición a la alternativa 7 a su paso por las parroquias de Boizán, San Juan de Alba, Torre e Insua por el grave impacto sobre sus praderías, tierras de labor y edificaciones. Solicitan que se mantenga la alternativa 2.

Los vecinos de Sancobad remiten una alegación con 157 firmas en la que se oponen a que el trazado discurra por Sancobad y por Portobarroso por su impacto ambiental y su mayor coste.

Una alegación, con 88 firmas, propone un nuevo diseño de alternativas equilibrado en número por uno y otro lado de Vilalba y revisar el estudio de impacto ambiental teniendo en cuenta la construcción de las carreteras N-634 y C-641 y la autovía Ferrol-Vilalba y sin considerar la circunvalación prevista.

Otro escrito, con 45 firmas, señala la afección de la alternativa 3 en el punto kilométrico 27,900 a una cantera que supone su centro de trabajo. 14 alegaciones señalan afecciones a fincas o intereses de su propiedad. Por último, 2 escritos señalan que la alternativa discurrir demasiado cercana al núcleo urbano de Santiago de Reinante, solicitando que se aleje unos 500 m hacia la cota de la montaña.

3718 *RESOLUCIÓN de 1 de febrero de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de ampliación de capacidad del gasoducto Arrigorriaga-Baracaldo y Baracaldo-Santurce (Vizcaya), promovido por la «Sociedad de Gas de Euskadi, Sociedad Anónima».*

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

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, 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.

Al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental el promotor, «Sociedad de Gas de Euskadi, Sociedad Anónima», comunicó con fecha 11 de julio de 2001 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental su intención de efectuar la ampliación de los citados gasoductos, adjuntando un ejemplar del estudio de impacto ambiental.

El promotor, «Sociedad de Gas de Euskadi, Sociedad Anónima», durante el mes de julio de 2001, efectuó una serie de consultas sobre el citado estudio de impacto ambiental a diferentes organismos y a los ayuntamientos afectados por el gasoducto. Con fecha 16 de agosto de 2001 el promotor remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la contestación efectuada por la Diputación Foral de Vizcaya.

El objetivo de este proyecto es el de asegurar el aprovisionamiento de gas a toda la zona industrial situada en la margen izquierda del río Nervión (Bilbao) y a la futura central de ciclo combinado de Zierbana. El gasoducto proyectado amplía la capacidad del actual gasoducto Arrigorriaga-Baracaldo y Baracaldo-Santurce de un diámetro de 16" hasta 30", multiplicando exponencialmente la capacidad de suministro de gas. Esta obra consiste en la instalación en paralelo de una tubería subterránea de transporte de gas natural inmediatamente próxima al gasoducto existente, excepto en un tramo en el entorno de Alonsotegi, donde se desplaza en dirección NE con respecto al actual. De esta manera, se aprovecha la pista de trabajo y la posterior zona de servidumbre de la antigua conducción.

El gasoducto proyectado tiene una longitud de 24,6 kilómetros y una banda de afección en obra de 24 metros de anchura, aproximadamente. Atraviesa los municipios de Arrigorriaga, Alonsotegi, Bilbao, Baracaldo, Trapagarán, Miraballes, Ortuella y Santurce, todos ellos pertenecientes a la provincia de Vizcaya. El trazado parte de la Posición 00 del original gasoducto Arrigorriaga-Baracaldo, en las cercanías del paraje de Lupardogane (T.M. de Arrigorriaga) y finaliza en el vértice 9.1 del proyecto de modificación de la Red de Santurce. Puntos intermedios de suministro son las Posiciones 01 de Baracaldo y 03 de Santurce ya existentes.

Con fecha 4 de octubre de 2001, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental procedió a iniciar el periodo de consultas establecido en el artículo 13 del Reglamento aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre. Se consultó a la Dirección General de Conservación de la Naturaleza y a la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco. Asimismo se comunicó al promotor la iniciación del procedimiento