



# BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO

AÑO CCCXLIII

MIÉRCOLES 18 DE JUNIO DE 2003

NÚMERO 145

FASCÍCULO SEGUNDO

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

**12190** *RESOLUCIÓN de 21 de mayo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Estudio de alternativas para la mejora de la comunicación entre La Coruña y el aeropuerto de Alvedro y conexión con la Autovía del Noroeste», 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 determinadas obras, instalaciones y actividades.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Estudio de alternativas para la mejora de la comunicación entre La Coruña y el aeropuerto de Alvedro y conexión con la Autovía del Noroeste», se encuentra comprendido en el apartado a «Carreteras», subapartado 1 «Construcción de autopistas y autovías, vías rápidas y carreteras convencionales de nuevo trazado» del grupo 6 «Proyectos de infraestructuras» 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.



MINISTERIO  
DE LA PRESIDENCIA

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 16 de noviembre de 2000, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo 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 5 de abril de 2001, 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 16 de julio de 2002.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 25 de noviembre de 2002, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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

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

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Estudio de alternativas para la mejora de la comunicación entre La Coruña y el aeropuerto de Alvedro y conexión con la Autovía del Noroeste».

#### DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

La presente declaración se refiere al trazado principal de la autovía entre La Coruña y la Autovía del Noroeste y al ramal de acceso al aeropuerto, quedando excluidos los viales complementarios planteados en el enlace de Pocomaco por no estar definidos en detalle, no siendo posible conocer sus afecciones ambientales, que pudieran ser de cierta entidad al ser una zona muy urbanizada.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de la alternativa 2 propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle 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 En el inicio del trazado, en el entronque con la calle Enrique Torres Salgado, se adelantará el estribo de la estructura sobre la Ronda de San Cristóbal hacia el inicio del trazado, hasta que se logre un galíbo mínimo de 2,5 metros, y así reducir la altura de los muros previstos.

1.2 Se estudiará la posibilidad de construir un paso superior o inferior en el entorno del p.k. 1+200 para mejorar la permeabilidad transversal del trazado.

1.3 Al menos los pasos inferiores de los pp.kk. 2+380 y 2+640 deberán disponer de aceras peatonales.

1.4 Entre los pp.kk. 4+350 y 4+550 se construirá un falso túnel para reducir la fuerte incidencia visual y acústica de la carretera sobre las

viviendas y colegio del entorno. Entre la boca de este falso túnel y la del previsto en el estudio informativo entre el p.k. 4+690 y 4+990 se deberán colocar pantallas acústicas en ambos márgenes o cubrir completamente la autovía, de acuerdo con los resultados del estudio acústico indicado en la condición 6.

1.5 Entre los pp.kk. 5+050 y 5+200 se construirá un viaducto para reducir la ocupación de la vaguada y mejorar la permeabilidad transversal de la autovía para la fauna.

1.6 Entre los pp.kk. 5+000 y 6+300 se estudiará la posibilidad de elevar ligeramente la rasante de forma que, sin afectar a la viabilidad de los falsos túneles situados antes y después de dichos puntos kilométricos, se reduzca algo la trinchera prevista y, con ella, los sobrantes de tierras que genera el trazado.

1.7 Entre el p.k. 7+900 y el 8+100 se deberá ajustar el trazado para evitar la afección a las edificaciones existentes. Para ello, se estudiará la posibilidad de desplazar ligeramente el trazado al oeste modificando la rasante de forma coherente y reemplazar los terraplenes por muros, que serán preferentemente muros verdes.

1.8 Se ajustará el trazado en planta del ramal al aeropuerto, desplazándola al este en la medida de lo posible entre los pp.kk. 5+000 y 5+500 de forma que se respete al menos el dominio público hidráulico y la vegetación de ribera del arroyo existente.

1.9 En el diseño de todos los enlaces de la autovía se deberá minimizar la ocupación y segregación de terrenos, así como la afección a viviendas o zonas edificadas.

2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación.

2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

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

2.3 Debido al riesgo de incendio que presentan las masas forestales de la zona, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra.

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

2.5 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera, los estribos de los viaductos situados en los pp.kk. 5+050 a 5+200 y 6+750 a 6+950 se situarán a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera, sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 3.2. Durante la construcción de estas estructuras se producirá la mínima afección a la vegetación de ribera que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura. El proyecto de construcción incluirá un estudio específico de la vegetación de ribera en todas las vaguadas cruzadas por el trazado, encaminado a identificar las zonas de aliseda para minimizar su afección.

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 en coordinación con Aguas de Galicia de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

3.1 No se realizarán rectificaciones ni canalizaciones de los cursos naturales de agua interceptados, con objeto de no afectarlos significativamente, 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 el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba

el texto refundido de la Ley de Aguas. Se evitará colocar pilas dentro de los cauces.

3.3 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria, así como de la excavación de las pilas y estribos de los viaductos, se derivarán y someterán a un sistema de desbaste, decantación de sólidos y desengrasado. 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 o sobre el terreno. 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 Aguas de Galicia.

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

3.5 Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras a todos los cauces atravesados, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

3.6 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que crucen directamente cauces, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, precisarán la autorización de Aguas de Galicia y deberán ser demolidos tras la finalización de las obras, en caso de no existir de forma previa, restaurando el cauce.

4. Protección de la fauna.—Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

4.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres 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 dispositivos que permitan el escape de los animales que accidentalmente pudieran acceder a la calzada.

4.3 Con el objeto de mejorar la permeabilidad para la fauna se sobre-dimensionarán las obras de drenaje situadas de las vaguadas entre los pp.kk. 3+550 a 3+650, 7+850 a 8+000, 8+400 a 8+500 y 8+950 a 9+040. En el p.k. 9+000 la obra de drenaje prevista mediante caño de 1,80 m, se sustituirá por un marco de al menos 3 × 3 m.

4.4 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna.

## 5. Protección atmosférica.

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las zonas urbanas y sobre las edificaciones dispersas existentes a lo largo del trazado, se efectuarán riegos periódicos en las zonas de excavación, caminos de acceso a las obras, instalaciones auxiliares, parques de maquinaria y zonas de acopio o vertedero. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedas los terrenos.

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

6. Protección contra el ruido.—La capa de rodadura de la autopista se diseñará con aglomerado drenante, por sus ventajas en la atenuación del ruido, y con independencia de su necesidad por razones pluviométricas. Asimismo, y siempre que sea viable, se procurará aportar al aglomerado polvo de neumáticos viejos, de acuerdo con las experiencias y técnicas desarrolladas, dando una salida a estos residuos de difícil reciclado.

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, desarrollado de acuerdo con la Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002, sobre

evaluación y gestión del ruido ambiental y, en lo que no se oponga a ella, con la Ley 7/1997, de 11 de agosto, de protección contra la contaminación acústica de la Junta de Galicia, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente los núcleos urbanos y las edificaciones dispersas situadas a menos de 200 metros de la autopista.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

Como mínimo, deberá contemplarse el apantallamiento en ambos márgenes de la autovía, o la cubrición total entre los pp.kk. 4+550 y 4+690, de acuerdo con la condición 1.4.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán, de acuerdo con la citada Ley 7/1997 adaptada a los parámetros de la Directiva 2002/49/CE, los siguientes:

Zona de sensibilidad acústica	Nivel día-tarde-noche (L den)	Nivel nocturno (L night)
Alta sensibilidad acústica: áreas sanitarias, docentes, culturales o espacios protegidos .....	60 dB(A)	50 dB(A)
Moderada sensibilidad acústica: viviendas, hoteles, centros históricos .....	65 dB(A)	55 dB(A)
Baja sensibilidad acústica: restaurantes, bares, locales o centros comerciales .....	70 dB(A)	60 dB(A)
Servidumbre: servidumbres sonoras en favor de infraestructuras viarias, ferroviarias u otros .....	75 dB(A)	65 dB(A)

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

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, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

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 disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

En el estudio acústico se tendrá en cuenta a la hora de realizar las previsiones de ruido la influencia conjunta de la nueva carretera y de las infraestructuras existentes, como carreteras, autovías, líneas de ferrocarril o calles.

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 sólo 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—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 ocu-

pación del trazado y 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 y arquitectónico. 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 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 al Castro de Elviña y su zona periférica de protección (pp.kk. 2+000 a 3+600).

8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.—Durante las fases 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.

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 y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición.

9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.—El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, caminos de obra, acopios e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de vegetación natural de interés, suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos, zonas de interés arqueológico o cultural, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico.

Se considerará prioritaria la reutilización de los sobrantes para otros fines, procurando que los vertederos sean temporales y no definitivos.

El emplazamiento final de los vertederos e instalaciones auxiliares, 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. Este estudio contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos. Entre las zonas de vertedero posibles a considerar se incluirá la cantera abandonada cruzada por el trazado en el entorno del p.k. 1+200.

Como zonas de préstamos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

El proyecto de construcción incluirá en su documento planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, siempre que no se trate de explotaciones ya autorizadas.

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

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

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato, evitando el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Como excepción, si se justifica debidamente, podrá plantearse el empleo de eucalipto o pino resinero para plantaciones en zonas donde se atraviesen masas de estas especies. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos. En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

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 aquellos 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. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

11. Seguimiento y vigilancia.—El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará 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 detallándose, 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.

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, correctoras y compensatorias, 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 la adecuación del proyecto a la presente declaración.

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, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

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

Medidas preventivas y correctoras, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

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

Informe sobre el estado y efectividad de la adecuación de cunetas y drenajes, y cerramientos, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre niveles sonoros y eficacia de las medidas aplicadas, a que se refiere la condición 6.

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

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.

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.

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.

12. 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 al mismo 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 trazado, a que se refiere la condición 1.

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

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

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

Planos de localización y proyecto de explotación y recuperación de zonas de préstamos y vertederos, 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.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 11.

13. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras.—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 2, 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 Junta de Galicia

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, 21 de mayo de 2003.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

## 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 Galicia .....	X
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Galicia .....	X
Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Política Agroalimentaria y Desarrollo Rural. Junta de Galicia .....	—
Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Galicia .....	X
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo. Junta de Galicia .....	X
Secretaría General. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Galicia .....	—
Ayuntamiento de A Coruña .....	X
Ayuntamiento de Culleredo (A Coruña) .....	X
Departamento de Biología Vegetal (Santiago de Compostela) .....	—
Departamento de Ecología (Santiago de Compostela) .....	—
Facultad de Biología (Santiago de Compostela) .....	—
Instituto Tecnológico Geominero de España - ITGE .....	—
Arco Iris (A Coruña) .....	—
Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza - AEDE-NAT (Madrid) .....	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid) .....	X
Asociación para a Defensa Ecoloxica de Galiza - ADEGA (A Coruña) .....	—
Asociación para a Defensa Ecoloxica de Galiza - ADEGA (Vigo) .....	—
Asociación para la Cultura y la Ecología (Vigo, Pontevedra) .....	—
Asociación para la Defensa de la Naturaleza - ADENA (Madrid) .....	—
Colectivo Ecologista e Naturalista de Ribeira - CENAR (Ribeira) .....	—
Colectivo Ecologista Protección da Naturaleza - EPRONA (Ourense) .....	—
Denosiña (A Coruña) .....	—
Ecologistas en Acción (Madrid) .....	—
Escola de Tiempo Libre Don Bosco (Santiago de Compostela) .....	—
Federación de Amigos de la Tierra - FAT (Madrid) .....	—
Federación Ecoloxita Galega - FEG (Santiago de Compostela) .....	—
Grupo de Ecología, Medio Ambiente y Consumo - GEMA (A Coruña) .....	X
Grupo Medioambiental A Curuxa (Noia) .....	—
Grupo Naturalista Hábitat (A Coruña) .....	—
Greenpeace (Madrid) .....	—
Irma Terra (Muros) .....	—
Sociedad Española de Ornitología - SEO (Madrid) .....	—
Sociedade Galega de Historia Natural - SGHN (El Ferrol) .....	—
Sociedade Galega de Historia Natural - SGHN (Santiago de Compostela) .....	—
D. José Guitian Rivera (Santiago de Compostela) .....	—

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Delegación del Gobierno en Galicia señala que consultados distintos organismos no ha recibido sugerencias, y destaca las incidencias con carreteras y con RENFE.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia señala que el corredor que parece tener una menor afección ambiental es el número 2. Destaca que la alternativa elegida deberá contemplar la máxima permeabilidad transversal, primando las soluciones en viaducto o túnel/falso túnel frente a grandes terraplenes y desmontes y que las obras de drenaje se diseñarán para que la red hidrográfica no se vea afectada y no se modifique el régimen actual de los cursos. Indica que deberá realizarse una previsión de ruidos durante las obras y la explotación, acorde con el Decreto 150/1999. Asimismo, señala que deberá presentarse una prospección arqueológica.

La Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia indica que en la zona no existe ningún espacio natural protegido, y considera la alternativa 3 (corredor de la A-9) la menos impactante. Propone la recogida y gestión de la tierra vegetal, la revegetación de superficies desnudas, la estabilización de taludes, prever zonas de acopios y préstamos, la humectación de materiales pulverulentos, evitar la modificación de cauces, el deterioro de hábitats fluviales y depósitos de residuos que puedan arrastrarse a ríos o arroyos, tomar medidas para evitar derrames accidentales de productos contaminantes y crear pasos de fauna.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Junta de Galicia señala la necesidad de realizar un estudio del impacto del proyecto sobre el patrimonio cultural, incluyendo una prospección arqueológica intensiva de la zona donde se ubicará el proyecto.

El Ayuntamiento de La Coruña se inclina por el corredor central, recogido en el plan general de ordenación vigente. Destaca la zona del Castro de Elviña por su especial fragilidad, y señala la necesidad de dar continuidad con uso peatonal al camino de acceso al castro. Asimismo solicita que se traten los taludes para paliar el impacto de la obra. Acompaña un informe del Museo Arqueológico e Histórico sobre el citado Castro de Elviña.

El Ayuntamiento de Culleredo manifiesta su preferencia por la alternativa 2, considerando necesario incluir una serie de enlaces intermedios. Considera los accesos al aeropuerto por la alternativa 2 y la 3 como complementarios.

La Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental acusa recibo de la memoria-resumen y señala que se comunicará a sus asociados.

D.<sup>a</sup> María García Añón, del Grupo de Ecología, Medio Ambiente y Consumo, remite un artículo sobre transportes y comunicaciones en la zona.

## ANEXO II

### Descripción del estudio informativo

El objeto del estudio informativo es encontrar una nueva comunicación de entrada a la ciudad de La Coruña, ya que las que existen en la actualidad están bastante saturadas y no resuelven todos los problemas de acceso que el tamaño de esta urbe hace aconsejable. Asimismo, trata de resolver el problema de la mala comunicación de la ciudad con su aeropuerto, cuyo actual desarrollo debe dotarlo de un acceso más ágil y rápido.

Las características básicas de la autovía son dos calzadas de dos carriles cada una (7 m por calzada), con arcenes exteriores de 2,5 m e interiores de 1,5 m y mediana de 2 metros.

En una primera fase se hace una caracterización del territorio, y se plantean tres corredores, denominados Corredor 1 o de Uxes, Corredor 2 o de Culleredo y Corredor 3 o de la A-9. Los corredores 1 y 2 discurren entre la A-6 y La Coruña, mientras que el corredor 3 es mucho más corto, conectando la A-9 con el aeropuerto.

Sobre cada uno de los anteriores corredores se plantea una alternativa, denominadas igual que los corredores sobre los que se asientan. Las alternativas 1 y 2 presentan un ramal que las conecta con el aeropuerto, y que es en parte coincidente para ambas. Estas alternativas son las consideradas en el estudio de impacto ambiental.

La alternativa 1 parte de la avenida de Enrique Salgado Torres y se dirige al polígono POCOMACO. Toma dirección sur-suroeste, y discurre por la ladera oriental del Rego de Campos, al este de Mesoiro y Feans. Se sitúa sobre la carretera de Uxes hasta Pedra Carbosa, y de aquí discurre por laderas y vaguadas hasta el enlace de Uxes, cerca de Souto. Debido a lo accidentado del relieve y la existencia de numerosas edificaciones, en su parte final presenta radios de 250 m, lo que limita la velocidad a 80 Km/h, desaconsejando su diseño como autovía. El ramal del aeropuerto parte de Peña Carbosa (p.k. 5+400) con dirección sur-sureste hasta Folgueira, donde gira hacia Arteaga. A partir del p.k. 3+816 su trazado es común con la alternativa 2. Llega al monte de San Miguel y discurre por el valle del arroyo de Trabe, pasando una zona militar para llegar al aeropuerto de Alvedro. La longitud de la alternativa es de 7,7 Km y la del ramal al aeropuerto de 6,8 Km, siendo por tanto el total de 14,5 Km. La alternativa y el ramal presentan unos sobrantes de tierras destinados a vertedero de 733.787 m<sup>3</sup>, no precisando préstamos.

La alternativa 2 coincide prácticamente con la anterior hasta el acceso a POCOMACO. A partir de aquí describe una curva para evitar el Castro de Elviña hasta Obradoiro donde la traza gira para tomar dirección norte-sur hasta pasar Culleredo. Discurre por la ladera oriental del Monte de Castiñeira, cruzando los arroyos de Trabe y Toroño hasta llegar a Culleredo, donde el corredor gira suavemente al suroeste para alcanzar la A-6. El ramal al aeropuerto parte del p.k. 7+300 de la alternativa, y coincide con el descrito para la alternativa anterior desde el p.k. 3+816. La longitud

de la alternativa es de 10,3 Km y la del ramal al aeropuerto de 2,9 Km, siendo por tanto el total de 13,2 Km. La alternativa y el ramal presentan unos sobrantes de tierras destinados a vertedero de 1.062.395 m<sup>3</sup>, no precisando préstamos.

La alternativa 3 consiste en un vial que conecta la carretera N-550 al este del aeropuerto con el enlace de O Burgo de la A-9, así como en la ampliación de la A-9 entre este enlace y Ponte da Pedra. La longitud de la alternativa es de 1 Km y la ampliación de la A-9 de 5,5 Km, siendo por tanto el total de 6,5 Km. La alternativa presenta unos sobrantes de tierras destinados a vertedero de 19.586 m<sup>3</sup>, no precisando préstamos.

El análisis multicriterio considera criterios económicos, ambientales y funcionales, concluyendo que la alternativa más adecuada es la 2, seguida de la 3 y por último la 1. La alternativa 2 es más favorable en los criterios ambientales y funcionales, aunque no en los económicos al tener sección de autovía, frente a la 1 que sería una carretera convencional desde del ramal del aeropuerto a la A-6. La alternativa 2 se considera la única que resuelve los dos objetivos perseguidos, dotar a La Coruña de un nuevo acceso a la A-6 y al aeropuerto de Alvedro. La alternativa 3 resulta más favorable que la 1 en los criterios ambientales, aunque es peor en los criterios funcionales y económicos. El estudio concluye que esta alternativa, la 3, se debe desechar por no dar un nuevo acceso a La Coruña desde la A-6 y por presentar problemas para la red actual. Finalmente, la alternativa 1, pese a ser la más económica, presenta los mayores impactos ambientales y es poco funcional.

## ANEXO III

### Resumen del estudio de impacto ambiental

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

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: medio físico, medio biótico, paisaje y medio social.

De la información del inventario de la situación preoperacional pueden destacarse, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental los siguientes: las masas, muy localizadas, de frondosas y vegetación de ribera, con interés botánico y faunístico; el Castro de Elviña y su zona periférica de protección; y las zonas urbanas y edificaciones dispersas.

El estudio considera únicamente un impacto severo, en la alternativa 3 en la ampliación de la A-9, por incremento de los niveles sonoros, definiendo el resto de impactos como moderados, compatibles y muy leves.

El estudio jerarquiza las tres alternativas, considerando la menos desfavorable la alternativa 3, seguida de la 2 y por último la 1.

El estudio de impacto ambiental señala como principales medidas correctoras de impactos, de forma general, las siguientes: barreras acústicas o diques revegetados, plantaciones, adecuación de drenajes para la fauna, prospecciones y seguimiento arqueológico de las obras, reutilización de tierra vegetal y balsas de decantación.

Se incluye un programa de vigilancia ambiental.

## ANEXO IV

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

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 25 alegaciones, dos de ellas fuera de plazo, correspondiendo 4 a Administraciones u Organismos públicos, 1 a una empresa pública, 2 a asociaciones y 18 a particulares. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento destaca las interferencias con líneas ferroviarias de las alternativas.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia estima consideradas en el estudio las indicaciones realizadas en la fase de consultas previas, y considera adecuada la alternativa seleccionada.

El Ayuntamiento de La Coruña, de acuerdo con la alternativa seleccionada, señala diversos aspectos técnicos y funcionales del trazado. Destaca que se respeta el Castro de Elviña y reitera la solicitud de dar continuidad al camino peatonal a este castro.

El Ayuntamiento de Culleredo muestra su conformidad con la alternativa denominada Corredor de Culleredo y solicita un enlace en el Monte Costa.

Autopistas del Atlántico Concesionaria Española, S.A. (AUDASA) no tiene reparos en la declaración de interés general del proyecto y en la

alternativa seleccionada (la número 2), mostrando su disconformidad con la alternativa 3, pese a no haber sido seleccionada, por razones técnicas, funcionales y jurídicas.

La Asociación de Vecinos de Xunqueira, Mesoiro e Vio indica la afección a viviendas en el p.k. 1+556, pidiendo que se desplace el trazado unos metros al este. Señala que la carretera dividirá el lugar de Mesoiro en dos partes. Solicita que se prolongue el viaducto del origen del trazado para reducir los muros previstos.

La Asociación de Vecinos Os Anxos señala el efecto barrera de la autopista en el p.k. 1+200, solicitando un paso en esta zona, y pide que se prolongue el viaducto del origen del trazado para reducir los muros previstos, que se valore en su justa medida las expropiaciones y que se estudien en detalle los accesos y pasos entre el p.k. 0+000 y 2+500. En un segundo escrito se manifiesta en contra de la aprobación de la alternativa 2 por dividir el lugar de Las Rañas, por suponer la desaparición del camino Villeiras, de Las Rañas a la iglesia y cementerio de San Cristóbal das Viñas y por obligar al derribo de una casa.

Entre las alegaciones particulares destaca la comunidad de propietarios del Polígono de Comercio Mayorista de La Coruña (POCOMACO) y siete alegantes más, empresas situadas en esta zona, que solicitan principalmente que el vial VG-03 se conecte al viario principal en el entorno del p.k.1+200 y que se desvíe el viaducto situado sobre el edificio de usos múltiples hacia el noreste. Otros diez alegantes se refieren a intereses particulares.

## 12191 *RESOLUCIÓN de 26 de mayo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Prolongación de la Autovía del Baix Llobregat. Tramo: Ronda Litoral-Autopista A-16».*

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

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

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Prolongación de la autovía del Baix Llobregat. Tramo: Ronda Litoral - autopista A-16» se encuentra comprendido en el apartado a) del grupo 6, «proyectos de infraestructuras» 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.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió, en noviembre de 1997, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, la memoria-resumen del estudio informativo «Prolongación de la autovía del Baix Llobregat. Tramo: Ronda Litoral - autopista A-16», 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 un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 27 de Abril de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas. La relación de organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado, n.º 42, de 18 de febrero de 2002, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha septiembre de 2002, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II incluye los datos esenciales del estudio informativo.

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

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

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001 de 8 de mayo, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el estudio informativo «Prolongación de la autovía del Baix Llobregat. Tramo: Ronda Litoral autopista A-16».

### *Declaración de impacto ambiental*

Examinada la documentación presentada, estudiadas las soluciones propuestas en el estudio informativo y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de la alternativa 2, propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle, como en las fases de construcción y explotación, se deberán observar los acuerdos del Convenio de colaboración entre el Ministerio de Medio Ambiente y el Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña para el seguimiento medioambiental de un conjunto de infraestructuras en el Delta del Río Llobregat, según Resolución 18996 de 26 de septiembre de 2001, así como las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental que no se pongan a la presente declaración y se deberá tener en cuenta, además, lo siguiente:

#### *1. Protección y conservación de los suelos y la vegetación*

1.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

1.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a los 2 metros, con objeto de facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico. En el proyecto constructivo se definirán las zonas de taludes que se restaurarán con tierra vegetal para su posterior revegetación.

1.3 La alternativa incorpora el cruce del río Llobregat, el cual se encuentra claramente antropizado. Como medida destinada a la protección de la escasa vegetación autóctona presente en el cauce, se reducirá al máximo la circulación de maquinaria por el cauce, y una vez finalizada la obra, se procederá a la limpieza total de las superficies afectadas, así como a la restauración y revegetación de las mismas en caso de ser afectadas.

1.4 Al quedar sin función ciertos tramos de calzada, y para evitar el deterioro ambiental que ello supone, se incluirá en el proyecto de construcción el capítulo correspondiente a demolición de firmes y recuperación de suelo útil, comprendiendo todas las superficies que se encuentren en la misma situación.

#### *2. Protección del sistema hidrológico e hidrogeológico*

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

Se dispondrán balsas de decantación en la zona de instalaciones y parque de maquinaria, así como barreras de retención de sedimentos en el tramo del trazado que discurre próximo al río Llobregat.

2.2 Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre las aguas superficiales. El agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos, siempre que no se sobrepase el valor establecido por la legislación vigente relativa