

## ANEXO III

**Memoria de la entidad solicitante de subvención para el desarrollo de Programas Supracomunitarios sobre Drogodependencias para el año 2005**

## 1. Datos de identificación de la Entidad solicitante.

Nombre .....  
 Domicilio ..... Localidad .....  
 D. Postal ..... Teléfono ..... Fax ..... Correo electrónico .....

## 2. Datos institucionales.

- 2.1 Comunidades Autónomas en que la entidad tiene delegaciones u oficinas. Indicar las direcciones.
- 2.2 Comunidades Autónomas en que desarrolló programas en el año anterior. Indicar lugares concretos y tipo de actividades.
- 2.3 Número de socios por Comunidad Autónoma. Indicar si se trata de personas físicas o jurídicas.
- 2.4 Programas y servicios dedicados a drogodependencias en el último año.
- 2.5 Instalaciones y equipamiento de la oficina central.
- 2.6 Recursos humanos: Personal responsable de los distintos programas, personal contratado y voluntario. Organigrama de funciones.
- 2.7 Convenios y colaboraciones con entidades públicas y/o privadas nacionales o extranjeras en el último año.
- 2.8 Coordinación y asesoramiento a las delegaciones o entidades asociadas: publicaciones, servicios de gestión, de documentación; reuniones técnicas.

## 3. Actividades de la estructura central de coordinación en este año.

- 3.1 Actividades estatutarias y de representación de la entidad.
- 3.2 Actividades de coordinación y cooperación interna e interentidades (reuniones técnicas, grupos de trabajo, publicaciones institucionales,...).
- 3.3 Actividades de asesoramiento técnico y administrativo y de gestión prestado a sus delegaciones o entidades asociadas.
- 3.4 Actividades de evaluación y seguimiento del conjunto de programas y servicios de la entidad así como del funcionamiento de la estructura central de coordinación.

## 4. Presupuesto de los programas sobre drogodependencias desarrollados en el año anterior y previstos para el actual.

## 5. Fuentes de financiación.

..... a ..... de ..... de 2005.

(Firma y sello)

Sra. Delegada del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas. Madrid

**MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE**

**12167** *RESOLUCIÓN de 24 de junio de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto «Eje Atlántico de alta velocidad. Tramo Vigo-Pontevedra», de la Dirección General de Ferrocarriles 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 «Eje Atlántico de Alta Velocidad. Tramo Vigo-Pontevedra», se encuentra comprendido en el apartado b) 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.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, y en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles remitió el 22 de junio de 2001 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la memoria-resumen del estudio informativo «Acceso Ferroviario de Alta Velocidad a Vigo» 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 23 de octubre de 2001, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Ferrocarriles 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 Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento 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 4 de octubre de 2002 y en el Boletín Oficial de la Provincia de Pontevedra de 22 de octubre de 2002.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 6 de marzo de 2003, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento 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 en el anexo IV.

Con fecha 2 de septiembre de 2003 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a la Dirección General de Ferrocarriles información complementaria sobre vertederos y el pozo de extracción de humos que figura en los planos del estudio informativo para el túnel 1. La citada información se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el 24 de febrero de 2004.

En julio de 2004 se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental una adenda del estudio de impacto ambiental relativo al ramal a O'Porriño esbozado en el estudio informativo e insuficientemente definido.

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, 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 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 24 de junio de 2005, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto «Eje Atlántico de Alta Velocidad. Tramo Vigo-Pontevedra».

*Declaración de impacto ambiental*

Las líneas de acometida y las subestaciones eléctricas quedan excluidas de la presente declaración debido a que no se incluye el análisis ambiental de dichas infraestructuras. La evaluación de impacto ambiental de las mismas deberá atenderse a lo dispuesto en la normativa vigente. También se excluyen las estaciones de nueva construcción o la remodelación de las existentes.

Asimismo, se considera excluido de esta declaración el pozo de extracción de humos del túnel 1 por no realizarse una evaluación ambiental del mismo en el estudio de impacto ambiental. Tampoco se demuestra su necesidad, a la vista de los túneles ferroviarios de parecidas características promovidos por la misma administración. En todo caso, si se decidiese su realización, aparte de justificarse su necesidad, deberá someterse a evaluación ambiental de acuerdo con la legislación vigente.

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 del ferrocarril, 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.—El proyecto de construcción se adaptará, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Para que el proyecto sea ambientalmente admisible se deberá dismantelar la vía, el balasto, la señalización y las instalaciones asociadas, en el tramo que está previsto que quede fuera de servicio, entre el p.k. 2+800 (donde el trazado se separa del ferrocarril actual) y hasta la intersección con la vía que va de Vigo-Guixar a Rande en el Barrio de Chapela. Además, salvo acuerdo expreso con los Ayuntamientos de Vigo y Redondela sobre la utilización para otros usos sin implicaciones ambientales negativas, se restaurará el terreno para recuperar su relieve original y se revegetará. Estas actuaciones deberán estar incluidas en el proyecto de construcción (memoria, planos y presupuesto) y ejecutarse nada más estar disponibles las nuevas vías.

1.2 Con objeto de disminuir la afeción a la población y a las edificaciones en la parte del trazado en la que este discurre por la zona urbana de Vigo, en la plataforma del ferrocarril existente (pp.kk. 0+000 -3+100), la ampliación de ésta se realizará por el lado izquierdo, hacia la autopista, desde el origen al p.k. 2+400. Donde quedasen viviendas muy próximas al trazado (especialmente en la última parte de este tramo) se dispondrán los elementos constructivos necesarios para proteger a las mismas, tales como muros, cubrición parcial de las vías, pantallas u otros, teniendo en cuenta lo establecido en la condición 1.17.

1.3 Con objeto de disminuir la afeción a las viviendas y edificaciones que quedarán muy próximas al trazado, en las proximidades de las bocas noreste del túnel 1 (p.k. 9+000), ramal a O'Porriño (p.k.0+650 del ramal), sur del túnel 2 (p.k. 9+700) y norte del túnel 2 (10+800), se prolongarán los falsos túneles lo más posible y se dispondrán los elementos constructivos necesarios para proteger a las mismas, como muros en sustitución de taludes, cubrición parcial, pantallas u otros, teniendo en cuenta lo establecido en la condición 1.17. En el caso de la boca del ramal a O'Porriño se prolongará el túnel hasta al menos el p.k. 0+800 del ramal hasta superar la edificación existente en la margen derecha del trazado en dirección O'Porriño.

1.4 Con objeto de disminuir la afeción al afluente del río Alvedosa (p.k. 11+200) y a su vegetación de ribera y asociada, se prolongará el viaducto 2 hacia el sur, al menos hasta el p.k. 11+150, teniendo en cuenta lo establecido en las condiciones 2.4 y 3.2.

1.5 Con objeto de disminuir la afeción a las edificaciones situadas junto al trazado en los pp.kk. 11+700-12+050 (zona de Anselles) se sustituirán total o parcialmente los desmontes y terraplenes por muros, cubriendo parcialmente las vías en el primero de los tramos si la proximidad de las viviendas así lo aconsejase, teniendo en cuenta lo establecido en la condición 1.17.

1.6 Con objeto de evitar invadir el cauce y no afectar a la vegetación ripícola del río Rexejeiro (p.k. 13+500) sin incrementar por ello la afeción a las viviendas, se optará por: prolongar el viaducto 3 en su extremo norte lo máximo posible y en todo caso hasta el 14+000, teniendo en cuenta lo establecido en las condiciones 2.4 y 3.2; o desplazar el trazado hacia el este lo necesario (unos 100 m) para no afectar con el viaducto al río Rexejeiro y a su vegetación asociada, prolongando además el túnel T3 (aprox pp.kk. 14+300-16+500) hasta situar la boca al sur del cruce con la carretera que corta la traza con la solución del estudio informativo en el p.k. 14+000.

1.7 Para minimizar el efecto barrera para la fauna se dispondrá un marco de al menos 4x2,5 m en el p.k. 16+580 o de la máxima altura que permita la rasante en lugar del tubo de 1,80 m proyectado.

1.8 Con objeto de disminuir la afeción a las edificaciones en la zona urbana de Arcade el trazado se cubrirá completamente mediante un falso túnel en la zona del paso bajo la carretera N-550, al menos entre los pp.kk. 18+150 y 18+300.

1.9 Con objeto de disminuir la afeción a las edificaciones existentes en la zona urbana de Arcade, a la altura del p.k. 18+440 en ambas márgenes y del p.k. 18+840 en la margen derecha, se dispondrán los elementos constructivos necesarios como muros en sustitución de los taludes, cubrición parcial de la plataforma, pantallas u otros, teniendo en cuenta lo establecido en la condición 1.17.

1.10 El viaducto sobre el río Verdugo (pp.kk. 18+562 -18+710) se proyectará tanto en su trazado en planta y alzado como en sus elementos constructivos (vanos, pilas, estribos, materiales,...), de forma que se minimice el impacto visual y la afeción sobre el cauce. Para ello, en planta discurrirá lo más próximo y paralelo posible al del ferrocarril existente y en alzado, la rasante estará a la misma cota que la de éste. Para la construcción del tablero se utilizará un procedimiento constructivo con el que no se afecte directa ni indirectamente al cauce del río. Salvo que se pro-

yectase un puente de un solo vano, las pilas se alinearán con las del puente del ferrocarril existente.

1.11 Con objeto de evitar invadir el cauce del río Ullo y su afluente, el regato del Cocho, y no afectar a la vegetación rupícola, se desplazará el trazado hacia el suroeste entre los túneles 5 y 6 de manera que quede al oeste de la carretera a Puente Sampayo. Las reposiciones que todavía fueran necesarias tras el citado desplazamiento, deberán proyectarse de forma que no se afecte a la marisma, a la vegetación ripícola ni a los cauces. Asimismo, para minimizar la afeción a la zona de marisma, se alargará el viaducto 5 en la parte sur (unos 60 metros más) y se diseñará y construirá con el menor número posible de pilas y teniendo en cuenta para su ubicación los resultados del estudio exigido en la condición 11.

1.12 Con objeto de disminuir la afeción a las viviendas situadas en las proximidades de la boca sureste del túnel 6 (p.k. 19+700) se prolongará el falso túnel al menos hasta el p.k. 19+650, dotándose las medidas constructivas complementarias que sean necesarias, teniendo en cuenta lo establecido en la condición 1.17.

1.13 Caso de plantearse la modificación de la línea actual entre los pp.kk. 21+100 y 21+700, deberá valorarse la afeción a las viviendas del entorno del p.k. 21+500. Si finalmente se decide ejecutar la citada modificación, ésta se proyectará lo más próxima y paralela posible a la línea de alta velocidad, dismantelando el tramo de vía actual que quedaría en desuso, tomando las medidas de protección acústica necesarias y procediendo al dismantelamiento de la actual vía y a la revegetación forestal con especies autóctonas. En cualquier caso, se tomarán las medidas de protección acústica y frente a la intrusión visual necesarias para minimizar la afeción a las edificaciones de esta zona, teniendo también en cuenta lo establecido en la condición 1.17.

1.14 Con objeto de disminuir la afeción a las viviendas situadas en las proximidades del trazado (p.k. 21+500), se desplazará el trazado ligeramente hacia el noreste y se prolongará el viaducto 6 hacia el noroeste hasta el p.k. 21+450 o hasta donde sea técnicamente posible, sustituyendo a continuación los terraplenes por muros. En todo caso el desplazamiento propuesto se hará sin que aumenten de forma significativa los desmontes previstos entre los pp.kk. 20+400 y 21+000, para lo cual se disminuirán los radios del trazado en planta o se prolongará el túnel 6 hacia el noroeste. Esta modificación de trazado no tendrá sentido si se modificase la línea actual a que se ha hecho referencia en la condición anterior dada la afeción a las edificaciones en cuestión que conllevaría.

1.15 Con objeto de disminuir la afeción a las viviendas situadas en las proximidades de las bocas del túnel 7 (pp.kk. 22+240 y 22+610) se prolongarán los falsos túneles la longitud necesaria y se dispondrán muros en sustitución de los desmontes de acceso a las bocas, teniendo en cuenta lo establecido en la condición 1.17.

1.16 Con objeto de minimizar la ocupación, la fragmentación del territorio y la afeción a la vegetación asociada al río Tomeza, desde el p.k. 22+900 al final del trazado, y especialmente entre los pp.kk. 24+600-24+800 y 25+800-26+600, el trazado se aproximará a la vía actual lo más posible considerando que la proximidad a la estación de Pontevedra implica menores velocidades y por tanto permite también radios menores. En esta zona se jalonará especialmente la margen derecha del ferrocarril, no abriéndose nuevos caminos de obra en esta margen. Se adoptarán medidas para evitar los arrastres de tierras al río en la fase de construcción, de acuerdo con lo establecido en la condición 3.7.

1.17 Con objeto de disminuir la afeción sobre viviendas muy próximas a la traza en las zonas citadas a continuación, una vez ajustado el trazado en el proyecto de trazado, se estudiará caso por caso la afeción y la reducción de las condiciones de habitabilidad de las viviendas y sus terrenos asociados que queden dentro de la zona delimitada por la línea límite de edificación (según establece el capítulo III, sección V, del Reglamento de la Ley del Sector Ferroviario de 17/11/2003) de la nueva infraestructura, procediéndose, de acuerdo con lo propuesto por el promotor en la documentación que obra en el expediente, a su expropiación o adquisición salvo voluntad expresa en contrario de los propietarios, en cuyo caso se acordarán con éstos medidas para corregir las afeciones por ruido e intrusión visual, tales como instalación de pantallas acústicas o el acondicionamiento de las viviendas, recrecimiento y acondicionamiento del cerramiento de los jardines, doble acristalamiento u otras, sin perjuicio de las medidas de protección que se deriven de la condición 7. En todo caso, se aplicará a las edificaciones situadas a menos de 20 m de la arista exterior de la explanación, cuya distancia al ferrocarril se vea modificada por la construcción de la nueva línea. Las zonas mencionadas, sin menoscabo de las modificaciones de trazado exigidas para algunas de ellas en esta condición 1 son, principalmente: boca oeste túnel 1 (pp.kk. 2+900-3+100); desmote boquilla este túnel 1 (p.k. 9+050), ramal a O'Porriño (pp.kk. 0+650 a 1+200 del ramal), boquilla norte túnel 2 (pp.kk. 10+800-11+000); viaducto 2, terraplén y desmote (pp.kk. 11+250-12+050); entorno p.k. 12+700; p.k. 12+900; p.k. 13+100; extremo sur viaducto 3 (p.k. 13+250); emboquille sur túnel 3 (p.k. 14+350); Arcade (pp.kk. 18+000-18+500); p.k. 18+800; p.k. 19+100; p.k. 19+200; emboquille sureste túnel 6 (pp.kk. 19+550-19+600); emboquilles túnel 7 (pp.kk. 22+250

y 22+600); pp.kk. 26+350-26+450; así como cualquier otra con edificaciones que queden en la zona definida por la línea límite de edificación en el proyecto de construcción.

## 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 los caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada. El jalonamiento será especialmente estricto y se prestará especial atención a su mantenimiento en las zonas con vegetación de ribera, vegetación de frondosas autóctonas o hábitat de interés comunitario y a la zona de marismas entre el río Ullo y el regato del Cocho. En estas zonas, si son arboladas, se marcarán los árboles afectados.

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 en montones de altura no superior a los 2 metros para 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 que sea necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.3 Todas las actuaciones se ejecutarán cumpliendo la legislación autonómica vigente (Decreto 45/1999 y resoluciones anuales autonómicas sobre medidas preventivas de incendios forestales) Debido al elevado riesgo de incendio que presenta 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. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego.

2.4 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera del río Maceiras (p.k. 9+200), río Alvedosa y afluente (p.k. 11+400 y p.k. 11+200, respectivamente), río Rexejeiro (p.k. 13+500) y regato del Cocho (p.k. 19+300, sin perjuicio de lo establecido en la condición 1.11), las pilas y los estribos de las obras de paso sobre éstos se situarán respecto a la vegetación de ribera a una distancia mínima de 5 m, que será de 10 m en el caso de ser comunidades incluidas en la Directiva Hábitat, según el estudio exigido en la condición 11 y sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 3.2. En el caso de la marisma de la desembocadura del río Ullo y el regato del Cocho se prestará especial atención a las zonas que pudieran resultar del estudio exigido en la condición 11, pero en cualquier caso se jalonará la zona de ocupación estricta de acuerdo con lo dispuesto en las condiciones 1.11 y 2.1, quedando prohibida toda actividad fuera de ella. Durante la construcción de estas estructuras se producirá la mínima afección a la vegetación de ribera y de marisma que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura. Asimismo se minimizará la afección a la vegetación asociada al río Tomeza entre los pp.kk. 25+800 al 27+000 sin menoscabo del cumplimiento de lo dispuesto en la condición 1.16.

2.5 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. En el caso de la zona de marisma y en las áreas que se identifiquen como resultado del estudio exigido en la condición 11, no se abrirán caminos de obra sin justificar que no existen otras alternativas y se atenderá a lo dispuesto en la condición 3.8.

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 el organismo autónomo Augas de Galicia de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

3.1 Como norma general no se realizarán rectificaciones ni canalizaciones de los cursos naturales de agua interceptados, con objeto de evitar su afección, no permitiéndose tampoco la concentración de varios en una sola obra de drenaje. Para el caso de la canalización del río Rexejeiro, si a pesar del cumplimiento de lo dispuesto en la condición 1.6. fuera necesaria la rectificación de algún tramo del cauce, se estudiarán y se incluirán en el proyecto de construcción aquellas medidas correctoras que contribuyan a recuperar y mejorar el valor ambiental del entorno inmediato a la modificación, evitándose las canalizaciones rígidas y los muros de hormigón, buscando formas irregulares y utilizando en las orillas entramados

vegetales para su refuerzo. Si fuera necesario utilizar escolleras se diseñarán de forma que permitan su total revegetación.

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, con un informe favorable sobre su correcta ubicación y dimensiones por parte de Augas de Galicia y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 de protección de la vegetación de ribera. Salvo en los casos de los viaductos sobre el río Verdugo y sobre las marismas de la desembocadura del río Ullo, no se colocarán pilas en el interior de los cauces. Respecto a estos dos viaductos se atenderá a lo establecido en las condiciones 1.10 y 1.11.

3.3 Tras el ajuste de trazado en el proyecto de construcción se valorará si con éste se produce afección a los pozos, tanto en lo relativo a la cantidad como con la calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción. Asimismo deberá analizarse las posibles afecciones a manantiales citados en la información pública al objeto de establecer, en su caso, las medidas correctoras necesarias para evitarlas o minimizarlas.

3.4 Se evitará la afección al flujo de aguas subterráneas del acuífero detrítico localizado en el río Tomeza, por excavaciones que supusieran vías de drenaje de dicho acuífero o por obras de cimentación que impidieran el flujo normal de las aguas subterráneas.

3.5 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, de los parques de maquinaria, de la excavación de los túneles así como de la excavación de los estribos y pilas de los viaductos que cruzan cursos de agua, se derivarán y se someterán a sistemas de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de estas 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 Augas de Galicia. Dada la importancia del río Verdugo por existir remonte río arriba desde el mar de reos, los valores límite de los parámetros en dicho curso se fijarán de acuerdo con el anexo III del Real Decreto 927/1988, por el que se aprueba el Reglamento de la Administración Pública del Agua y de la Planificación Hidrológica.

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

3.7 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 o próximos al trazado, en especial a los ríos Maceiras, Alvedosa, Rexejeiro, Verdugo, la marisma del río Ullo y su afluente, así como en los tramos paralelos al río Rexejeiro, al afluente del río Alvedosa y al río Tomeza, en este último caso en los tramos más próximos al río y sin barreras naturales entre la obra y el río. En todos los casos se garantizará 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.

3.8 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que crucen 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 Augas de Galicia y deberán ser demolidos y el entorno restaurado tras la finalización de las obras. En caso de preverse algún paso provisional sobre cauces que alberguen vegetación incluida en algún hábitat de la Directiva 92/43/CEE u otra vegetación de interés de acuerdo con los resultados de los inventarios exigidos en la condición 11, la solicitud de autorización deberá definir las afecciones que generaría el paso, y justificar la ausencia de soluciones alternativas a su construcción.

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 ellas 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 estudio de impacto ambiental indica que todos los pasos superiores e inferiores de caminos rurales se proyectarán de manera que permitan su uso por la fauna. Para ello se mantendrá al menos parte de su superficie en tierra y, en el caso de los pasos superiores, se protegerán de las vistas de la vía con pantallas opacas tal como se indica en planos del estudio. No obstante, antes de proyectar esta adaptación, deberá evaluarse previamente el grado de antropización existente a ambos lados del paso.

4.3 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos, incorporando, estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada. Dada la presencia de tejón y jabalí en biotopos forestales alternando con prados y cultivos según el inventario del estudio de impacto ambiental, en el proyecto de construcción se confirmará y se localizará la presencia e importancia de sus poblaciones con objeto de definir los tramos en los que exista fundado riesgo de acceso de dichas especies a la calzada y su atropello. En caso de que exista dicho riesgo, la valla será de tipo progresivo con menor luz en la base y deberá ir enterrada un mínimo de 40 cm. En caso de constatarse poblaciones importantes de jabalí, la separación entre barrotes de la valla será como máximo de 2 m. Asimismo dada la posible abundancia puntual de micro-mamíferos y anfibios en determinadas zonas del trazado y con objeto de impedir el paso de estos grupos faunísticos, el proyecto de construcción identificará estas zonas y proyectará, en caso de ser necesario, un vallado adicional opaco de plástico, madera u hormigón de 40 cm de altura.

4.4 Teniendo en cuenta los viaductos y túneles proyectados, que en general permiten dar suficiente permeabilidad a la nueva infraestructura, se deberá prestar especial atención a la zona de los pp.kk. 20+500-21+000, señalada en el estudio de impacto ambiental como corredor faunístico, para ver si el ajuste de la rasante en el proyecto constructivo permite facilitar la incorporación de alguna estructura de paso en esta zona. En cualquier caso, se deberá prestar especial atención al cerramiento en la citada zona.

4.5 Con objeto de minimizar la afección sobre las especies más valiosas que habitan en la zona, se establecerán, en coordinación con la Consellería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia, las medidas correctoras necesarias, tales como limitaciones temporales de las obras coincidentes con el período reproductivo de la avifauna o restricciones en determinadas horas, las de mayor actividad biológica, en los tramos más próximos al Lugar de Interés Comunitario ES11400016 Ensenada de San Simón según la Directiva 92/43/CEE y el Real Decreto 1997/1995, concretamente en aquellos más próximos al frente litoral de la ensenada de Vilaboa junto al río Verdugo (desde el p.k. 18+300 al p.k. 19+700) y también la zona comprendida entre los túneles 3 y 4 (pp.kk. 16+433 al 16+770). Asimismo, en coordinación con la citada Consellería, se analizará también la posibilidad y conveniencia de establecer medidas correctoras para minimizar la afección a la subida del reo en la ría del río Verdugo.

4.6 A pesar de no evaluarse los tendidos eléctricos en la presente declaración, los tendidos eléctricos de alta tensión de 2.<sup>a</sup> y 3.<sup>a</sup> categoría que pudieran ser necesarios para abastecimiento de energía a la línea desde los tendidos de alta o desde las subestaciones eléctricas existentes, así como los tendidos propios de la línea, deberán incorporar las medidas necesarias para reducir al mínimo la posibilidad de electrocución de la avifauna: cables trenzados o al menos aislados en las proximidades de los apoyos, así como diseño de los apoyos evitando que los puentes, seccionadores, fusibles, transformadores (si no están en casetas), derivaciones y finales de línea que tengan los elementos de tensión por encima de las crucetas o semicrucetas. Además, las cadenas de aisladores deben estar en suspensión; no deben existir puentes flojos por encima de las crucetas y debe aislarse cualquier puente de unión entre elementos de tensión en las proximidades de los apoyos. En las citadas líneas se instalarán preferentemente soportes al tresbolillo o de bóveda, diseñándose siempre las crucetas y semicrucetas de forma que se dificulte el posado de las aves sobre los puntos de enganche de las cadenas de aisladores. Las medidas precitadas deberán aplicarse a las nuevas subestaciones si fuera necesaria su construcción. En el caso de cables poco visibles y en las líneas eléctricas de alta tensión de 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> categoría se instalarán dispositivos que faciliten su visualización para evitar la colisión con ellos de la avifauna, considerando la posibilidad de enterramiento en zonas de elevado valor ecológico y siniestralidad.

4.7 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la eficacia del cerramiento y de los dispositivos de escape. Asimismo, se incluirá un estudio de la mortalidad por atropello, identificando posibles puntos negros, especialmente para anfibios y reptiles no localizados en el estudio previo al proyecto de construcción, así como de la mortalidad por electrocución y colisión de la avifauna en los tendidos y en la catenaria. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

## 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, sobre las edificaciones dispersas existentes a lo largo del trazado y sobre los cultivos, se efectuarán riegos periódicos en las zonas de excavación, caminos de acceso a las obras, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria y a zonas de acopio o vertedero. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los terrenos. Se prestará una especial atención al entorno de Vigo, Pregal, Redondela, Anelle de Abajo, Arcade, Pontesampaio, Paredes, Casfalcón, Figueirido, Canabal, Alcouce y Pontevedra, así como todos los puntos donde existan edificaciones dispersas a una distancia inferior a 200 metros de las obras.

## 6. Protección contra el ruido y las vibraciones en áreas habitadas.

6.1 Partiendo del estudio acústico realizado en el estudio de impacto ambiental del estudio informativo, una vez ajustado el trazado en el proyecto de construcción, se realizará un nuevo estudio acústico, que deberá concluir con la predicción ajustada 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, que formará parte del proyecto de construcción, considerará especialmente las zonas sensibles siguientes, teniendo en cuenta los ajustes exigidos en la condición 1: a) núcleo urbano de Vigo (del p.k. 0+000 al p.k. 3+150); b) edificaciones próximas al río Maceiras (del p.k. 9+050 al p.k. 9+700); c) edificaciones próximas al ramal a O'Porriño (del p.k. 0+650 al 1+200 del ramal); d) este de Redondela (del p.k. 10+800 al p.k. 14+300); e) Arcade y Puente Sampaio (del p.k. 17+600 al p.k. 19+700); f) entorno del p.k. 21+500; g) embocaduras del túnel 7 (pp.kk. 22+500-22+600); h) zona en la que discurre junto al ferrocarril actual y en paralelo al río Tomeza (pp.kk. 22+600 al final).

6.2 El estudio acústico se realizará de acuerdo con la Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y con la normativa autonómica existente al respecto (Ley 7/1997 de protección contra la contaminación acústica en Galicia y su reglamento, Decreto 150/1999, así como el reglamento que establece las ordenanzas tipo sobre contaminación acústica, Decreto 320/2002) y determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección, especialmente aquellas citadas en el estudio de impacto ambiental (losas flotantes antivibratorias y pantallas antirruído), para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

6.3 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, y teniendo en cuenta la legislación autonómica y los valores límite establecidos en las declaraciones de impacto ambiental de este tipo de infraestructuras, los siguientes:

Zona de sensibilidad acústica	Nivel día-tarde-noche (L <sub>den</sub> )	Nivel nocturno (L <sub>night</sub> )
Alta sensibilidad acústica: áreas sanitarias, docentes, culturales o espacios protegidos .	55 dB(A)	45 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)

Asimismo, en ninguna edificación se podrá superar el nivel sonoro máximo puntual (LMAX) de 85 dB(A).

Los niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes y en el suelo urbano consolidado, medidos a 1,5 metros de las fachadas y 1,2 m de altura. (Decreto autonómico 150/1999).

Si de las conclusiones del anterior estudio se desprendiese que existirían edificaciones que, pese a la colocación de pantallas acústicas seguirán teniendo un nivel elevado de ruidos se deberá proceder a la cubrición total de la vía, al aislamiento acústico de las edificaciones o a su expropiación total si de acuerdo con su uso resultasen inhabitables o inutilizables.

6.4 Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Ferrocarriles enviará una copia del citado estudio acústico a las Comisiones Provinciales 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 considera más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

6.5 En aquellas zonas donde el ruido de fondo inicial supere los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán incrementar hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado acústico pre-operacional.

6.6 No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós 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.

6.7 Se llevará a cabo un estudio de la posible afección por vibraciones en las edificaciones de las siguientes zonas: a) núcleo urbano de Vigo (del p.k. 0+000 al p.k. 3+150); b) edificaciones próximas al río Maceiras (del p.k. 9+050 al p.k. 9+700); c) edificaciones próximas al ramal a O'Porriño (del p.k. 0+650 al 1+200 del ramal), d) este de Redondela (del p.k. 10+800 al p.k. 14+300); e) Arcade y Puente Sampaio (del p.k. 17+600 al p.k. 19+700); f) entorno del p.k. 21+500; g) embocaduras del túnel 7 (pp.kk. 22+500-22+600; h) zona en la que discurre junto al ferrocarril actual y en paralelo al río Tomeza (pp.kk. 22+600 al final); y en general en todas aquellas zonas con edificaciones situadas en las proximidades del trazado cuando este discurre en túnel.

6.8 Los niveles de vibración en el interior de las edificaciones, medidos en sus elementos sólidos, no deberán superar los valores del índice de percepción vibratoria K expuestos a continuación, medidos en los mismos tramos horarios que los indicados para el ruido:

Uso	Día	Noche
Residencial . . . . .	2	1,4
Oficinas . . . . .	4	4
Comercial . . . . .	8	8
Sanitario . . . . .	1	1

6.9 Las medidas de protección contra el ruido y las vibraciones contempladas en el estudio de impacto ambiental y las que se deriven de los estudios exigidos en la presente condición, 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.

6.10 En el estudio acústico y de vibraciones se tendrá en cuenta a la hora de realizar las previsiones de ruido y vibraciones la influencia conjunta de las restantes infraestructuras presentes en la zona, como es el caso de la autopista A-9, la autovía al Aeropuerto del Peinador, la vía de RENFE y las carreteras N-550 y N-555.

6.11 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.

7. Medidas de protección del patrimonio cultural.—En coordinación con la Dirección Xeral de Patrimonio Cultural de la Consellería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Xunta de Galicia, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación de todo el 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 y establecerán las medidas protectoras y correctoras necesarias, incluyendo su valoración económica. De sus conclusiones se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, arquitectónico y etnográfico. 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 Consellería, 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 a los tramos que indica el estudio de impacto ambiental: desde el p.k. 0+800 al p.k. 1+100; desde el p.k. 17+950 al p.k. 19+650 y desde el p.k. 22+650 al p.k. 27+600

8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.—Respecto a la permeabilidad transversal se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

8.1 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.

8.2 La reposición de las infraestructuras de riego y los 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 dicha reposición conlleva.

9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.—De acuerdo con la documentación complementaria remitida con posterioridad a la información pública a la que se hace referencia en el anexo 3 de la presente declaración de impacto ambiental, las zonas potenciales de vertedero definidas en el estudio informativo no serán utilizadas salvo en el caso de la cantera abandonada situada a 200 m al oeste del trazado en el p.k. 19+700, la cual tiene una superficie de 15.000 m<sup>2</sup> y podría albergar unos 350.000 m<sup>3</sup>, insuficientes para los 1.889.555 m<sup>3</sup> que el estudio de impacto ambiental señala como excedentes de la alternativa 2. De las zonas propuestas en el estudio complementario que son canteras abandonadas o zonas parciales de ellas en el entorno de O'Porriño, únicamente podrían utilizarse las situadas más al norte, debiéndose garantizar la ausencia de paso de camiones por la zona urbana.

Dada la dificultad de encontrar zonas idóneas para vertedero y la gran distancia a las obras de las zonas propuestas en el estudio complementario, el proyecto de construcción deberá incorporar un estudio detallado de posibles ubicaciones, para lo que incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión los siguientes:

Zonas coincidentes con acuíferos vulnerables a la contaminación, especialmente aquellas sobre acuíferos de gran vulnerabilidad, como son mayoritariamente los terrenos coincidentes con acuíferos detríticos porosos aluviales, deltaicos y costeros según el EIA, mayoritariamente en el valle de los ríos Maceiras y Tomeza y el resto de zonas localizadas en el EIA.

Áreas de recarga.

Zona de Dominio Público Marítimo-Terrestre.

La marisma de la desembocadura del río Ullo y su afluente, así como su entorno próximo.

Zona de policía y servidumbre del Dominio Público Hidráulico (100 m a cada lado del cauce).

Áreas con vegetación natural.

Hábitat de interés natural catalogados.

Corredores faunísticos.

Espacios protegidos.

Elementos del patrimonio arqueológico, arquitectónico o etnológico y Bienes de Interés Cultural.

Suelos urbanos o urbanizados.

Suelos no urbanizables especialmente protegidos por sus características ecológico-paisajísticas.

Suelos de alta capacidad agrológica y zonas de elevado interés ecológico y paisajístico.

Montes en Mano Común

El emplazamiento final de los vertederos e instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones del citado estudio específico, en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. Las ubicaciones y dimensiones de los citados vertederos deberán acordarse de conformidad con la Xunta de Galicia. El estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilidades de reutilización de esos sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas, incluidas la ya citada próxima al p.k. 19+700 y las más septentrionales de O'Porriño, y de zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos.

No se consideran aceptables las zonas recomendadas inventariadas en el estudio de impacto ambiental, salvo el caso de la cantera próxima al p.k. 19+700 y cuya restauración deberá ser aprobada por la con la Xunta de Galicia.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados o zonas de extracción autorizadas por la Xunta de Galicia.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

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, embocaduras de los túneles, pasos sobre ríos, barrancos, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de caminos de obra, tramos de ferrocarril fuera de servicio, vertederos y zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención a la restauración de las siguientes zonas afectadas por las obras desarrollando medidas correctoras que contribuyan a recuperar y mejorar el valor ambiental del entorno inmediato:

Zona urbana de Vigo (desde el p.k. 0+000 hasta el p.k. 3+100) y en especial la próxima a la boquilla sur del Túnel 1: desde el p.k. 2+700, donde se separa del trazado de la línea actual, hasta el p.k. 3+100, donde se sitúa la boquilla del túnel.

Integración ambiental de la vía que quedará fuera de servicio correspondiente a la línea actual desde que se separa del nuevo trazado hasta la conexión con la vía Vigo-Guixar-Rande en Chapela, de acuerdo con lo dispuesto en la condición 1.1.

Valle con fraga ripícola y corredor faunístico del río Maceiras, desde la boquilla norte del Túnel 1 a la boquilla sur del Túnel 2 y el ramal a O'Porriño, incluyendo las zonas de falso túnel, boquillas de túneles, estribos del viaducto y pilas. Se revegetará, al menos, la zona indicada en los planos de las medidas correctoras del EIA y sin perjuicio de lo prescrito en la condición 11.

La zona este de Redondela, haciendo especial hincapié en los siguientes elementos y tramos:

1. Sendas boquillas de los túneles 1 y 2, teniendo en cuenta lo establecido en la condición 1.3.

2. Estribos y viaducto sobre el río Alvedosa y afluente, en especial en la zona de cruce con el río y su bosque de ribera, teniendo en cuenta lo establecido en la condición 1.4.

3. Desmontes y muros resultantes entre los pp.kk.11+700 y 11+900, teniendo en cuenta lo establecido en la condición 1.5.

4. Terraplenes y muros resultantes entre los pp.kk. 12+500 y 12+700 en la margen este de la plataforma teniendo en cuenta lo establecido en la condición 1.5.

5. Valle y fraga ripícola del río Rexejeiro desde el p.k. 13+200 al p.k. 14+350, incluyendo el viaducto 3 y la zona de falso túnel a partir del p.k. 14+280 que precede a la boca sur del túnel 3. Se realizará la compensación de superficies afectadas mediante revegetaciones, de acuerdo con lo establecido en la condición 11.

Zona entre los túneles 3 y 4 (pp.kk. 16+435 -16+680), donde el trazado discurre a unos 300 m de la Ensenada de San Simón, próxima a El Puntal. Proximidades de la boca norte del túnel 4 (p.k. 17+600).

Zona urbana de Arcade (pp.kk. 18+000-19+000).

Riberas del río Verdugo, ensenada de Vilaboa y riberas y zona intermareal del regato del Cocho y del río Ullo. Se prestará especial atención a los viaductos 4 y 5 sobre los cauces citados, a las dos boquillas de los Túneles 5 (en Puente Sampaio) y 6 (en Paredes), así como a las zonas afectadas por sus respectivos falsos túneles.

Tramo en desmonte entre la boca norte del Túnel 6 y el paso sobre el ferrocarril, pp.kk. 20+400-21+150, en zona dominada por repoblaciones forestales en Cumbre de Casfalcón.

La zona ocupada por la línea actual entre los pp.kk. 21+100 y 21+700 si se llegase a producir su rectificación, así como del espacio existente entre el actual trazado y el nuevo que se construya, de acuerdo con lo indicado en la condición 1.11. En todo caso, entorno del p.k. 21+500.

Embocaduras del túnel 7 y sus respectivas zonas de falso túnel en Canabal.

Zonas incluidas entre la plataforma actual y la de la LAV en el valle del río Tomeza desde el p.k. 22+700 hasta el p.k. 22+900 y margen este de la LAV, así como la margen este de la LAV hasta la entrada en la estación de Pontevedra. En todo este tramo se realizarán plantaciones con especies autóctonas que permitan potenciar la función del río Tomeza como corredor biológico en compensación a la afección al entorno de este río.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, siempre como tratamiento previo a la ejecución de siembras, hidrosiembras y/o plantaciones. En ningún caso se propondrá la restauración de áreas afectadas por las obras mediante un tratamiento consistente única y exclusivamente en la extensión de una capa de tierra vegetal.

Tal como establece el estudio de impacto ambiental, la revegetación de las zonas de ribera se realizará inmediatamente después de finalizar las obras en ellas.

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. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial de aque-

llas de carácter invasor. 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 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.

Para disminuir el impacto paisajístico, en las bocas de los túneles se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para establecer una morfología del terreno similar a la preexistente.

En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando las 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. Protección de hábitats prioritarios de la Directiva 92/43/CEE fuera de los Lugares de Interés Comunitario.-El trazado del ferrocarril afectará en los cruces de los ríos, especialmente en los ríos Maceiras, Alvedosa, Rexejeiro, regato del Cocho y río Tomeza, a alisedas incluidas dentro del hábitat prioritario 91E0 «Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)» de la Directiva 97/62/CE (adaptación al progreso científico y técnico de la Directiva 92/43/CEE), situados fuera de zonas propuestas como Lugares de Interés Comunitario. Por ello, y a efectos de minimizar la afección a este tipo de hábitat, en regresión, y para evitar una pérdida global de superficie del mismo, deberán adoptarse una serie de medidas en las fases de diseño y construcción.

El proyecto de construcción incluirá un inventario y cartografía detallados de las alisedas existentes en torno a todos los cursos interceptados por el trazado. En dicho inventario se contemplará el cauce principal y sus afluentes. Tomando como base el anterior estudio, el diseño de los viaductos así como de los caminos de acceso para la construcción de las pilas, deberán realizarse minimizando la afección a las alisedas. Todas las actuaciones necesarias para la ejecución de las obras que deban desarrollarse en zonas de aliseda, sean temporales o permanentes, tales como caminos de acceso, explanadas para maquinaria, cimentación de pilas, instalaciones auxiliares, etc. deberán estar localizadas y delimitadas en el proyecto de construcción, con un plano de suficiente detalle para su replanteo en campo.

En función de las superficies previstas de afección a alisedas según los planos de detalle, y tomando como base el inventario realizado, el proyecto de construcción incluirá, además de la restauración de las zonas ocupadas temporalmente, la restauración de alisedas, en zonas donde se encuentren degradadas o hayan desaparecido, en las riberas de la zona de estudio. Teniendo en cuenta que la restauración de una aliseda no compensa exactamente la pérdida de un hábitat maduro, la superficie a restaurar será de, al menos, el triple de la afectada.

Asimismo se realizará un inventario florístico y cartografiará detalladamente la zona de marisma, realizando una valoración de las zonas que pudieran tener mayor valor ecológico, que servirá de base para el diseño en el proyecto de construcción del viaducto que debe atravesarla atendiendo a lo exigido en la condición 1.8.

El proyecto de construcción incluirá también un estudio detallado de las zonas de afección del trazado, para determinar con exactitud si se afecta a algún otro hábitat prioritario de la Directiva 92/43/CEE. En caso de afectarse, se procurará adecuar el trazado para evitar dicha afección y, en caso de resultar imposible, se procederá de forma análoga a las alisedas, salvo en lo referente a la restauración de hábitats similares en otras zonas en los casos en los que esto no fuera posible.

12. Seguimiento y vigilancia.-Cada 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 establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello, dicho 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.

La Dirección General de Ferrocarriles 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 (condición 1).

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 y correctoras, exigidas en las condiciones de la presente declaración, así como las nuevas medidas que se hubiesen aplicado, en su caso, durante la construcción.

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 las condiciones de la presente declaración, así como las nuevas medidas que se hubiesen aplicado, en su caso, durante la construcción.

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 la permeabilidad de la línea de alta velocidad para la fauna a que se refiere la condición 4, así como la mortalidad por atropello, colisión contra las pantallas o electrocución en las líneas eléctricas, la catenaria y las subestaciones a lo largo de todo el trazado.

Efectividad de los dispositivos de aislamiento y señalización de la catenaria, a que se refiere la condición 4.

Niveles sonoros y de vibraciones generados por el ferrocarril y eficacia de las medidas correctoras aplicadas, a que se refiere la condición 6.

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

Estado y progreso de las áreas de recuperación de las comunidades incluidas en la Directiva 92/43/CEE, 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.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, 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.

13. Documentación adicional.—La Dirección General de Ferrocarriles remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación de los proyectos 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 la cual se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección de los suelos y de la vegetación, a la que se refiere la condición 2, como consecuencia de los estudios requeridos en la condición 11.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas, a las que se refiere la condición 3.

Estudios requeridos en la condición 4 y medidas de protección de la fauna referidas en la condición 4.

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

Memoria final de la prospección arqueológica, arquitectónica y etnográfica, programa de seguimiento y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún elemento del patrimonio no inventariado ni descubierto en las prospecciones, referida en la condición 7.

Mantenimiento de la permeabilidad y reposición de las infraestructuras a que se refiere la condición 8.

Localización de todas las zonas de préstamos, vertederos y áreas de instalaciones auxiliares de obra a las que se refiere la condición 9, incluyendo la aprobación en su caso del órgano ambiental competente.

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

Inventarios y cartografía, así como medidas a desarrollar en las áreas de recuperación de las comunidades incluidas en la Directiva 42/93/CEE, a que se refiere la condición 11.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a la que se refiere la condición 12.

14. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras.—Todas las medidas protectoras y correctoras 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 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, 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 Ferrocarriles 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 de la Consellería de Medio Ambiente de la Xunta 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, 24 de junio de 2005.—El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

## ANEXO I

### Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente.	
Dirección General de Costas. Ministerio de Medio Ambiente.	X
Dirección General de Recursos Pesqueros. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.	X
Dirección General de Estructuras Pesqueras y Mercados. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.	
Dirección General de Industria. Ministerio de Industria.	
Dirección General de Infraestructuras de RENFE.	X
Delegación del Gobierno en Galicia.	X
Subdelegación del Gobierno de Pontevedra.	X
Autoridad Portuaria del Puerto de Vigo.	X
Dirección Xeral de Calidade e Avaluación Ambiental. Consellería de Medio Ambiente. Xunta de Galicia.	X
Dirección Xeral de Montes e Medio Ambiente Natural. Consellería de Medio Ambiente. Xunta de Galicia.	X
Dirección Xeral de Recursos Mariños. Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura. Xunta de Galicia.	X
Dirección Xeral de Patrimonio Cultural. Consellería de Cultura, Comunicación Social e Turismo. Xunta de Galicia.	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección Xeral de Obras Públicas. Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda. Xunta de Galicia.	
Dirección Xeral de Transportes. Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda. Xunta de Galicia.	
Deputación Provincial de Pontevedra.	X
Concello de Pontevedra.	X
Concello de Redondela.	X
Concello de Soutomaioir.	
Concello de Vigo.	X
Concello de Vilaboa.	X
Instituto Tecnológico Geominero de España.	
Consejo Superior de Investigaciones Científicas.	
Centro Oceanográfico de Vigo. Instituto Español de Oceanografía.	X
Departamento de Biología Vegetal. Universidad de Santiago de Compostela.	
Departamento de Ecología. Universidad de Santiago de Compostela.	
Facultad de Biología. Universidad de Santiago de Compostela.	
Instituto de Estudios y Desarrollo de Galicia en Santiago de Compostela.	
Instituto de Investigaciones Pesqueras de Vigo.	
Laboratorio Regional del Medio Ambiente Industrial. (A Coruña).	
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid).	X
Asociación Naturalista Bajo Miño (ANABAM) (Pontevedra).	
Asociación para la Cultura y la Ecología (Pontevedra).	
Asociación para la Defensa de la Naturaleza (ADENA) (Madrid).	
Asociación para la Defensa Ecológica de Galiza (ADEAGA) (Pontevedra).	
Colectivo Ecologista Protección Da Naturaleza (EPRONA) (Ourense).	
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG) (Madrid).	
Ecologistas en Acción (Madrid).	
Federación de Amigos de la Tierra (FAT) (Madrid).	
Greenpeace (Madrid).	
Seminario de Ciencias Naturales (Pontevedra).	
Sociedad Conservación Vertebrados (SCV) (Madrid).	
Sociedad Española de Ornitología (SEO) (Madrid).	
Sociedade Galega de Historia Natural (SGHN) (Pontevedra).	X

En síntesis, el contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente indica que sólo los corredores 4 y 5 merecen ser estudiados. En el caso de que alguno de los trazados entre Pontevedra y Vigo cruce el Río Verdugo en su tramo intermareal, se estudiará la reducción del efecto sobre el Dominio Público marítimo-terrestre tanto en la fase de construcción como en la fase de explotación. Si fuera estrictamente necesario que se ubicaran en la zona de dominio público marítimo terrestre o en las zonas de servidumbre de protección, se precisará la autorización expresa del Consejo de Ministros por razones de utilidad pública. El Servicio Provincial de Costas en Pontevedra de la citada Dirección General, en informe remitido por la Subdelegación del Gobierno en Pontevedra, añade que deberán tenerse en cuenta las posibles incompatibilidades con la Ley de Costas, artículos 25.1 y 45 de su Reglamento, en los que se impide el establecimiento de barreras entre las zonas litorales e interiores.

La Comandancia de la Guardia Civil de Pontevedra, en informe remitido por la Subdelegación del Gobierno en Pontevedra, indica que los dos corredores norte (4 y 5) se encuentran en la zona de influencia de dos áreas protegidas catalogadas: la Ensenada de San Simón y la Zona de Recuperación de Fauna Silvestre de Couto Redondo. La principal afección ambiental constatada será el efecto barrera sobre la fauna así como las afecciones sobre la vegetación y las abundantes masas arbóreas.

La Autoridad Portuaria de Vigo indica que, en el caso de que se realizara un acceso a la zona Portuaria de Bouzas, se deberá estudiar su impacto visual.

La Dirección Xeral de Calidade e Availación Ambiental de la Consellería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia indica la necesidad de realizar inventarios exhaustivos de la fauna y la vegetación existentes en la zona, incorporando listados de especies protegidas si las hay, e incluyendo medidas correctoras para su protección. Se tendrá en cuenta el

efecto barrera y se proyectarán pasos de fauna eficaces para evitarlo. Se considerará la presencia de la zona protegida Ensenada de San Simón. Asimismo, se realizará un estudio acústico, incluyendo un programa de mediciones tanto en obra como en explotación y un estudio de la previsión del impacto acústico de acuerdo con el Decreto 150/1999 por el que se aprueba el reglamento de protección contra la contaminación acústica en Galicia, y se propondrán medidas en aquellos lugares en los que se superen los límites indicados por la Ley Autonómica 7/1997 de protección contra la contaminación acústica. Por último, solicita la realización de una prospección arqueológica superficial extensiva de las zonas afectadas y un inventario exhaustivo del patrimonio arquitectónico.

La Dirección Xeral de Montes y Medio Ambiente Natural de la Consellería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia indica que habrán de estudiarse en detalle las posibles afecciones a los espacios naturales incluidos en las zonas propuestas por Galicia para la Red Europea Natura 2000: Ensenada de San Simón y Gándaras de Budiño y las afecciones que se pudieran producir sobre los ríos Verdugo, Miño, Lagares, Louro, Barxa, Eifonso, Tomeza, Maceiras y Cabelo, así como aquellas que se puedan producir sobre otros ríos menores o arroyos.

La Dirección Xeral de Recursos Mariños de la Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura de la Xunta de Galicia informa que en el desarrollo del estudio informativo se tendrán en cuenta aquellas normativas específicas de protección del medio como las del ruido, contaminación atmosférica, aguas, costas, pesca, calidad de las aguas y protección de moluscos y otros invertebrados marinos vivos, etc. En el caso que los trazados propuestos afectaran la Ensenada de San Simón, se describiría detalladamente cómo sería el paso y la caracterización del entorno, especificando y valorando los efectos producidos especialmente en lo relativo a la calidad de las aguas, la dinámica marina y las poblaciones de moluscos bentónicos, crustáceos y otras especies de interés comercial. También debería estudiarse cualquier afección sobre la pesca y el marisqueo en la Ría de Vigo y en la Ensenada de San Simón.

La Dirección Xeral de Patrimonio Cultural de la Consellería de Cultura, Comunicación Social e Turismo de la Xunta de Galicia informa sobre la conveniencia de realizar un estudio específico del impacto del proyecto sobre el Patrimonio Cultural, haciendo especial énfasis en el patrimonio arqueológico.

La Deputación Provincial de Pontevedra propone no considerar el corredor 5 y sí el 4 por motivos funcionales, intentando alejarse lo máximo posible del fondo de la ría en el tramo Pontevedra-Redondela.

El Concello de Vigo (Pontevedra) informa que será necesario desarrollar un estudio detallado de las alteraciones sobre el río Lagares y estudiar su compatibilidad con el «Plan Especial de regeneración del corredor natural del río Lagares». También se deberán tener en cuenta las posibles afecciones a otros cursos fluviales del ámbito de estudio, entre ellos el Barxa y el Eifonso. Asimismo el estudio deberá contemplar los efectos positivos que supondría la disminución del tráfico en el interior de la ciudad de Vigo. Por último, indica que el estudio tendrá en cuenta la posible afección al Parque Zoológico de A Madroa, las zonas verdes urbanas, los árboles singulares del Concello de Vigo, las masas forestales, el paisaje y el patrimonio histórico municipal, así como las afecciones al medio socio-cultural y económico.

El Concello de Vilaboa (Pontevedra) indica que para el corredor norte no se plantean realmente alternativas diferentes, ya que son coincidentes en gran parte de su recorrido y totalmente al paso por su concello. Dada la estructura del territorio, será necesaria una correcta ponderación del efecto barrera y las afecciones directas sobre el sistema de asentamientos, así como de las medidas paliativas para minimizar dichos efectos, entre las cuales deberán incluirse medidas a nivel constructivo como son la consideración de trazados en estructura, preferentemente en túnel.

El Centro Oceanográfico de Vigo del Instituto Español de Oceanografía indica que las alternativas que producirían un menor impacto serían aquellas más alejadas del mar. En el caso de que alguna de las alternativas de trazado estudiadas atravesase la ría o discudiese muy cercana a la misma sería necesario estudiar en detalle los impactos que se produjeran sobre la fauna y la flora marinas. En cualquier caso, sería conveniente realizar un estudio concreto del medio marino, considerando especialmente la elevada productividad océano-biológica existente en la ría.

La Sociedade Galega de Historia Natural informa que deberán estudiarse detalladamente las afecciones a la fauna de la zona, en concreto a los anfibios y mastofauna, debidas al efecto barrera, así como la necesidad de ubicación de pasos de fauna. En las zonas fluviales se estudiarán las afecciones tanto a la fauna como a la vegetación existente, tratando siempre de conservar la vegetación original, de dejar una distancia mínima con la línea de bosque o el río en aquellas zonas donde sea posible y de evitar las afecciones por arrastres al río. Asimismo, se informa de la presencia del espacio protegido integrado en la Red Natura «Gándaras de Budiño». Por último, el informe indica que se deberán estudiar las afecciones a las zonas englobadas por las UTM 29TNG3089, 29TNG3088 y 29TNG3188 por encontrarse la mayor concentración invernante y regular en Galicia del silbón europeo (Anas penelope), así como cualquier afección

ción del corredor 5 a los Montes A Serra, en particular a su régimen de escorrentía tanto superficial como subterránea.

Además de los consultados se ha recibido un escrito de un profesor del Departamento de Diseño en la Ingeniería de la Universidad de Vigo, en el que se indica que toda la actuación en proyecto debería ser considerada como un factor de transformación rural. Destaca la importancia de los «regos», manantiales y pequeños cauces, así como del agua subterránea, siendo estos aspectos básicos desde el punto de vista medioambiental y de la economía tradicional comarcal. Por último, solicita la consideración de nuevos sistemas mediante muros de retención de agua en taludes y túneles, que están siendo desarrollados actualmente por la Universidad de Vigo.

## ANEXO II

### Descripción del estudio informativo

El Estudio Informativo del proyecto «Eje Atlántico de Alta Velocidad. Tramo Vigo-Pontevedra», tiene como objetivo estudiar las soluciones a los problemas de la red ferroviaria del sur de la provincia de Pontevedra y analizar las soluciones para la entrada en la ciudad de Vigo de la nueva línea de Alta Velocidad procedente de Santiago de Compostela.

Los términos municipales afectados por el proyecto son Vigo, Redondela, Soutomaior, Vilaboa y Pontevedra.

El estudio informativo se desarrolló en fases, usando escalas distintas. La primera se realizó a escala 1:25.000, que se corresponde con la memoria-resumen. En esta fase se procedió al estudio y comparación de 5 corredores. Los corredores 1, 2, y 3 pertenecen al Corredor Sur: O'Porriño-Vigo, Salvatierra-Vigo, mientras que los corredores 4 y 5 son Corredores Norte: Pontevedra-Vigo, coincidentes con el tramo objeto del estudio informativo sobre el cual se centra la presente declaración.

El corredor 4, desde Pontevedra hasta Redondela, discurre paralelo a la vía actual y a la N-550, llegando a Redondela en un trazado por el este del núcleo urbano. Continúa hacia el sur por el valle del río Cabeiro (Maceiras) y gira a continuación hacia el oeste para entrar en túnel bajo el Cerro de San Vicente. La boca sur-oeste del túnel se ubicará en el área urbana de Vigo permitiendo acceder a la estación por el último tramo de plataforma actual.

El trazado del corredor 5 es sensiblemente similar al corredor 4 hasta el sur de Redondela donde éste último entra en túnel. Mientras que el anterior se dirigía hacia el oeste para buscar la línea existente y conectar con Vigo-Urzaiz por el Norte, el corredor 5 mantiene la dirección sur aprovechando el corredor de la vía O'Porriño-Redondela, hasta el sur del aeropuerto de Peinador donde gira al oeste para buscar el trazado final de los accesos sur desde O'Porriño considerados en los corredores 1, 2 y 3. Este corredor permitiría acceder desde Pontevedra a Vigo por el Sur y realizar ramales a la Zona Franca de Balaidos y Puerto-Zona Franca de Bouzas pero no permite convertir la Estación de Vigo-Urzaiz en pasante en Alta Velocidad.

El corredor 4 coincide aproximadamente con el ámbito de estudio donde se desarrollaron las alternativas 1 y 2, planteadas a escala 1:10.000. Previamente a estas dos alternativas, se analizaron, dentro de dicho corredor, otras opciones de trazado, llamadas alternativas A, B, C y D. La alternativa A fue desestimada por su afición a Redondela, dada su mayor proximidad al núcleo urbano. La alternativa B requería de más túneles, lo que repercute directamente en el coste económico y no permite la creación de un PIB de manera que sea apeadero funcional para la población. La alternativa C es un intento de acercar el trazado a la línea actual entre Redondela y Arcade, siendo similar en este tramo a la alternativa 1. Lo mismo ocurre con la alternativa D con respecto a la alternativa 2 en el tramo entre Redondela y Arcade. Entre Arcade y Pontevedra A, C y D son similares a las alternativas 1 y 2, mientras que B intenta un trazado con mayor longitud de túnel, cruzando el río Tomeza más al este y aprovechando menos el trazado de la línea actual en la parte final del tramo en cuestión.

Las dos alternativas que finalmente fueron estudiadas a escala 1:10.000 fueron las alternativas 1 y 2. Ambas alternativas se plantean con doble vía, que inicialmente serán en ancho ibérico, pero finalmente serán de ancho UIC. A partir de Arcade y hasta el final, ambas alternativas coinciden y aprovechan el corredor existente de la línea de ferrocarril, pasando a ser el corredor de tres vías, una de ancho ibérico que mantendrá el tráfico de mercancías y cercanías y dos de ancho UIC, que darán servicio a la Alta Velocidad y Regionales. El tramo desde el inicio hasta el p.k. 2+800, común a las alternativas 1 y 2, presenta características geométricas que restringen la velocidad, con radios entre 400 y 500 m. A partir del p.k. 2+800 m, el trazado en ambas alternativas presenta radios que varían entre los 1500 y los 3.500 m según el tramo. Ambas alternativas permiten desarrollar velocidades superiores a 200 km/h.

La alternativa 1 tiene 27,088 km de longitud. Parte de la estación de Vigo-Urzaiz que se mantendrá en su ubicación actual y precisará de la

adecuación de la superestructura al nuevo ancho UIC. La salida de Vigo se realiza por el trazado actual, debiéndose duplicar y modificar la superestructura. Se aprovecha la traza actual durante los 2,8 primeros kilómetros. A partir de ese punto se separa de la línea actual y entra en túnel bajo la Autopista Vigo-Pontevedra. La línea actual, que continúa por el núcleo urbano de Vigo y Chapela hasta Rande, se inutilizará en el tramo Vigo-Urzaiz-Chapela, con lo que se cederá a la ciudad un espacio lineal a la vez que se eliminará el impacto negativo. El citado túnel tiene una longitud de 5.780 m y conecta el centro de Vigo con Redondela bajo el Alto de Puxeiros donde está actualmente el Aeropuerto de Peinador. La salida del túnel se produce una vez se ha pasado bajo la línea actual O'Porriño-Redondela en el valle del río Maceiras, atravesado en viaducto. A continuación, la alternativa 1 pasa sobre la carretera N-550 para posteriormente entrar en un túnel que bordea por el sureste el núcleo urbano de Redondela. A partir del p.k. 13+800, discurre nuevamente en túnel de 3.220 m hasta la zona periurbana de Arcade aproximándose nuevamente a la actual línea de ferrocarril, compartiendo el corredor actual hasta al paso del Río Verdugo, mediante un nuevo puente para la Alta Velocidad de 148 m, en paralelo al actual Puente de Sampaio. Una vez se pasa el Río Verdugo, el trazado discurre relativamente próximo a la vía actual, presentando tres túneles y tres viaductos más hasta el p.k. 22+330, donde la alternativa 1 discurre junto a la vía actual hasta el final del proyecto en la estación de Pontevedra. El volumen de tierras procedente de excavaciones en túneles es de 1.116.870 m<sup>3</sup> y de excavaciones en desmonte de 1.982.000 m<sup>3</sup>, mientras que el volumen de los rellenos es tan sólo de 443.556 m<sup>3</sup>, resultando un excedente de tierras de 2.547.067 m<sup>3</sup> tras la utilización del material para la formación de capa de forma.

La alternativa 2 tiene una longitud de 27,684 km. Coincide totalmente con la alternativa 1 en la salida de la Estación de Vigo-Urzaiz y en el tramo de circulación por la vía existente hasta el emboquille oeste del túnel de salida de Vigo, localizado en el p.k. 3+100. El trazado del túnel es diferente al de la alternativa 1, alcanzando una longitud de 5.910 m. Posteriormente cruza el valle del río Maceiras más al sur que la alternativa 1 con un viaducto de 420 m y discurre mediante un túnel de 1225 m bajo la carretera N-550 sin afectarla. La separación máxima con la alternativa 1 es de 400 m. La alternativa 2 se mantiene al sur de la alternativa 1 hasta el p.k. 11+500 donde la cruza aproximándose al ferrocarril actual en las afueras de Redondela. Las trazas de las dos alternativas vuelven a coincidir en un tramo corto, a partir del p.k. 13+500, próximo al cruce con el río Rexejoiro. Posteriormente, la alternativa 2 se vuelve a separar discurriendo al oeste de la alternativa 1 en un túnel de 2 km de longitud (del p.k. 14+500 al p.k. 16+500). Ya en la entrada de Arcade y hasta la estación de Pontevedra la alternativa 2 vuelve a coincidir nuevamente con la alternativa 1 y con el corredor actual. El volumen de tierras procedente de excavaciones en túneles es de 1.048.350 m<sup>3</sup>, muy similar al de la alternativa 1. El volumen de excavaciones en desmonte se estima en 1.647.000 m<sup>3</sup>, sensiblemente menor que en la alternativa 1. El volumen de los rellenos es significativamente mayor que en la alternativa 2, concretamente 773.000 m<sup>3</sup>, resultando un excedente de tierras de 1.655.584 m<sup>3</sup>, casi 900.000 m<sup>3</sup> menos que en el caso de la alternativa 1.

Existe un estudio de materiales que se recoge en el Anexo III Geología y Geotecnia del estudio informativo. El estudio recomienda obtener materiales de plantas en funcionamiento, más que adquirir terrenos para la extracción de áridos. Incluye un estudio de canteras, el cual indica que el balasto y el subbalasto tendrán que adquirirse en canteras sensiblemente alejadas del trazado. En cuanto a las zonas de vertedero, se aconseja la utilización de huecos de canteras abandonadas en las proximidades de la traza y se recomiendan una serie de zonas próximas a la traza que parecen haber sido desechadas en el estudio complementario posterior.

En el análisis multicriterio realizado a escala 1:5.000 se contemplaron criterios ambientales, económicos y funcionales y sus pesos fueron de 0,35, 0,35 y 0,30, respectivamente. En este análisis multicriterio, la alternativa 2 resultó ser la más favorable, siendo también la mejor en cada uno de los criterios considerados.

El estudio complementario de vertederos remitido por la Dirección General de Ferrocarriles el 24 de febrero de 2004 indica que no se han localizado en las proximidades de la traza zonas apropiadas, salvo una, con capacidad insuficiente para las necesidades del proyecto. Señala otros emplazamientos a gran distancia de la traza en las proximidades de O'Porriño. A consecuencia de este problema se recomienda la solución del trazado que tenga el movimiento de tierras más equilibrado.

## 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: geografía y geomorfología, climatología, geología, suelos, hidrología e hidrogeología, ruido y vibraciones, paisaje, vegetación y cultivos, fauna, socioeconomía, patrimonio histórico-artístico, planeamiento territorial y espacios naturales protegidos.

De la información del inventario de la situación pre-operacional, el estudio destaca, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental, los siguientes:

Los ríos más importantes, de norte a sur son: Tomeza, Verdugo, Rexejeiro, Ullo, Alvedosa y Maceiras.

Los acuíferos más importantes se localizan en los aluviales del río Tomeza. La calidad del agua es buena, aunque con riesgo de contaminación por abonado con purines.

Los ambientes sonoros más ruidosos se localizan en áreas densamente urbanizadas próximas a Vigo, Redondela, Pontevedra y a las carreteras principales como la A-9, la N-550 y la línea de ferrocarril actual.

Exceptuando los extremos inicial y final del tramo, Vigo y Pontevedra, el paisaje dominante es rural, con zonas llanas de prados y cultivos situadas en los fondos de los valles. También son frecuentes paisajes forestales a media ladera y cumbres y, junto al mar, el paisaje típico de las rías. Destacan una serie de parajes singulares, como son el entorno del río Lagares, cerca del casco urbano de Vigo, y su fraga ripícola; las zonas forestales bien conservadas próximas a Redondela, Sotojusto y Casfalcón; el frente litoral de la Ensenada de San Simón-Ensenada de Vilaboa, las riberas del río Verdugo y las fragas y riberas del río Tomeza.

La vegetación es la característica de un medio bastante antropizado, con la vegetación natural muy restringida a zonas muy concretas, mayoritariamente ligadas a cursos de agua, y tiene distribución espacial heterogénea e irregular. Existen varias comunidades vegetales protegidas por la Directiva Hábitat, siendo los bosques aluviales de aliso (*Alnus glutinosa*) y fresno (*Fraxinus excelsior*), los más susceptibles de poder ser afectados dada su abundancia y localización en la zona de estudio.

La fauna carece de elementos destacables, exceptuando las zonas costeras y los cursos de agua. Entre los anfibios destaca la salamandra rabilarga y la rana patilarga, el tritón ibérico y el jaspeado junto a cursos fluviales. Los reptiles abundan en zonas de prado y matorral, aunque también en pinares. Los más característicos son el lagarto ocelado, el lagarto verdinegro, la lagartija gallega, la lagartija ibérica, el lución, el eslizón y la culebra lisa europea y la meridional. Entre las aves destacan el azor, el cernícalo, el ratonero y la lechuza. Finalmente, entre los mamíferos, además de los de pequeño tamaño hay que mencionar al erizo moruno, topo europeo, conejo y ardillas, etc.; destaca la presencia del murciélago grande de herradura, nutria, gineta, zorro, comadreja, visón europeo y tejón.

Entre la fauna piscícola dominan, según las características de cada río, la trucha, la boga o la anguila. En casi todos los ríos hay nutria. Respecto a los grupos faunísticos presentes en la zona costera, destacan aquellos próximos a la Ensenada de San Simón. Entre las especies de aves más relevantes se inventariaron: aguja colipinta, charrán patinegro y charrán común, graceta común, espátula, águila pescadora, fumarel común y marlín pescador y, entre los mamíferos, murciélago de herradura pequeño y rinolfo grande.

La Ensenada de San Simón está integrada en la Red Natura 2000. Se trata de un espacio intermareal dominado por praderas de *Zostera* (sebas de mar), *Spartina* (borraza), juncos y otras especies halófilas de cuya conservación y equilibrio depende la fauna rica y abundante que alberga. Además de éste, hay otros espacios de interés natural como son el río Verdugo y, en menor medida, los ríos Tomeza y Maceiras.

El estudio de impacto ambiental califica de moderados o compatibles todos los impactos de ambas alternativas, excepto los impactos sobre la población, que califica de severos, por la afección directa o indirecta a viviendas y las molestias a la población tanto en la fase de construcción como en la de explotación. El estudio realiza una valoración cuantitativa de los impactos de ambas alternativas a través de un índice de calidad ambiental, obteniendo valores muy similares para ambas excepto en los que se refieren al medio humano, por lo que alcanza una mejor calificación la alternativa 2, resultando esta la más favorable desde el punto de vista del medio ambiente.

Como principales medidas preventivas y correctoras en fase de construcción, además de las medidas generales adoptadas en este tipo de infraestructuras, el estudio contempla: a) propuesta de vertederos con su restauración morfológica y vegetal, que incluye una antigua cantera localizada a la altura del p.k. 19+700 de la alternativa 2 que podría albergar unos 350.000 m<sup>3</sup> de vertidos y otras canteras indefinidas próximas a O'Porriño; b) jalonamiento en las zonas de mayor valor ambiental, especialmente vegetación de ribera y zonas con árboles o vegetación notable; c) colocación de las pilas fuera del cauce y distancia entre los estribos y

la vegetación de ribera superior a 5 m; d) localización de barreras de sedimentos y balsas de decantación; e) estudio de la flora y la vegetación afectadas en zonas con formaciones vegetales incluidas en la Directiva Hábitat; f) salvaguarda y traslado, si fuera necesario, de árboles notables; g) restauración vegetal de taludes y de la vegetación de ribera afectada y aumento de la superficie de vegetación de ribera restaurada como medida compensatoria; h) acondicionamiento de pasos para fauna y características del cerramiento; i) tratamiento específico para la restauración ambiental en bocas de túneles y en fondo de valle de los ríos Maceiras y Tomeza; j) la instalación de pantallas acústicas en tramos concretos y k) elaboración de informes arqueológicos y las prospecciones de campo para el reconocimiento de los restos arqueológicos en, al menos, determinados tramos concretos.

El estudio incluye un programa de vigilancia ambiental diferenciando tareas de vigilancia en las fases de construcción y de explotación.

#### ANEXO IV

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

Durante el proceso de información pública se han presentado un total de 96 alegaciones, cuyos aspectos medioambientales más significativos se resumen a continuación:

Augas de Galicia de la Consellería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia adhiere que, una vez revisada la documentación remitida, las medidas adoptadas para la prevención y protección del medio hídrico son las correctas.

Los trazados propuestos para cada una de las alternativas producen afecciones en la red hidrográfica del ámbito de estudio, destacando por la importancia de los cauces afectados los siguientes ríos y arroyos: río Verdugo, rego Octaven o de Siesta, rego de Pontenova, rego de Rexejeiro, rego de Alvedosa, rego de Cabeiro (Maceiras), río Formenza, rego de Filgueira y rego de Ponte Bala. El conjunto de actuaciones propuestas precisan autorización para su ejecución en la zona de policía y/o dominio público hidráulico de los cauces afectados, con las siguientes precisiones:

Las aguas recogidas mediante la red de canalizaciones se incorporarán a los cauces de los ríos o se aplicarán al terreno cuidando las afecciones a las fincas colindantes y solicitando la imposición de servidumbre forzosa de acueducto si fuese procedente.

La forma de desagüe de las obras de drenaje deberá realizarse de modo que no se produzcan afecciones en el entorno y en especial en los cauces de los ríos.

Las obras no podrán afectar ni a la calidad, ni al volumen de las aguas que tengan por finalidad el abastecimiento público de los núcleos y de las zonas de afección de las construcciones.

Todas las obras proyectadas y las operaciones complementarias derivadas del procedimiento constructivo que se lleven a cabo dentro del dominio público hidráulico, se deberán notificar al organismo autónomo Augas de Galicia.

La Dirección Xeral de Calidade e Avaliación Ambiental de la Consellería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia alega que se considera adecuado el trazado propuesto, siempre que se apliquen las medidas protectoras y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental.

La Dirección Xeral de Transportes. Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda de la Xunta de Galicia informa que las alternativas propuestas bordean la Ensenada de San Simón, perteneciente a la propuesta gallega a la Red Natura 2000, y que, aunque no sea atravesada, en la fase de proyecto deberán considerarse las inmediaciones de esta zona como de alto valor medioambiental.

La Dirección General de Patrimonio Cultural. Consellería de Cultura, Comunicación Social y Turismo Xunta de Galicia destaca la inexistencia de informes basados en trabajos de campo relativos al impacto del proyecto sobre el patrimonio cultural, ya que en el documento del Estudio Informativo sólo se recogen los elementos del patrimonio arqueológico que constan en el Archivo de Xacementos Arqueolóxicos de Galicia, depositado en el Instituto de Conservación e Restauración de Bens Culturais. Así mismo, en lo que respecta a los elementos del patrimonio arquitectónico y etnográfico, sólo se contemplan aquellos recogidos en bibliografía, cartografía y catálogos existentes en los diferentes ayuntamientos. Toda vez que los referidos archivos no recogen la totalidad de los yacimientos arqueológicos existentes, es por lo que no se pueden valorar adecuadamente los impactos que las obras de construcción producirán sobre estos elementos, ni establecer las medidas protectoras y correctoras idóneas. Por todo ello, se considera que el estudio de las afecciones al patrimonio cultural y sus medidas correctoras es muy deficiente, por lo que para conocer las afecciones reales será necesario realizar: 1) una prospección arqueológica de las variantes planteadas, o de la alternativa propuesta, que permita la correcta localización en los planos de detalle de

los diferentes elementos del patrimonio cultural existentes en la zona que pudiesen verse afectados por el trazado; 2) valoración de los posibles impactos que se produzcan sobre los diferentes elementos patrimoniales; 3) elaboración de una propuesta de medidas protectoras y correctoras, así como valoración económica de la misma a la vista de la documentación citada con anterioridad.

La Delegación Provincial de Pontevedra de la Consellería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia informa que no se invade el monte vecinal clasificado mancomunado, ya que todos los trazados que coinciden con los montes existentes discurren en túnel, siempre y cuando no se realicen conductos que comuniquen los túneles con la superficie.

El Concello de Vigo solicita el soterramiento de la línea desde el túnel de La Madroa a la estación de Urzaiz para evitar el negativo impacto medioambiental del ferrocarril y que se permita la continuidad de la línea hacia la salida sur.

El Concello de Redondela alega que la coincidencia de la carretera N-550 y la línea del ferrocarril Vigo-Pontevedra, constituyen en la actualidad una importante barrera urbanística, que divide las conexiones del núcleo de Redondela en sentido oeste-este, por lo que la consolidación del trazado del Eje Atlántico de Alta Velocidad agravaría notablemente este problema, dando lugar a una rotura drástica del territorio. Por ello, el Concello de Redondela opina que, el nuevo trazado del eje Atlántico de Alta Velocidad, en el tramo urbano de Redondela, debería desplazarse hacia el Este, lo cual conllevaría que el trazado se podría realizar prácticamente en su totalidad mediante túnel, por lo que no produciría ningún impacto urbanístico ni ambiental sobre la zona, contribuyendo con esto a una mejora de la calidad de vida de los afectados y no coartando el normal desarrollo urbanístico de Redondela en esta zona.

El Concello de Vilaboa solicita la modificación puntual del trazado en la zona del Carballal, alejándolo del núcleo urbano para minimizar afecciones a las viviendas. Asimismo, alega que las reposiciones contempladas en el documento, así como las obras de fábrica para el paso de aguas, etc., son insuficientes y que tampoco se ha contemplado la red de saneamiento de las parroquias (como ejemplo de ello se cita el depósito de agua de Paredes y la decantadora de Balteiro en Figueirido). También se indica que algunos taludes en desmonte se podrían reducir con la incorporación de muros de pie de talud en las zonas próximas a las bocas de los túneles. Por último, se alega que las afecciones no han sido tratadas de forma suficientemente precisa en el estudio informativo, y menos aún, las medidas correctoras que se han de tomar para garantizar la compatibilidad medioambiental de la traza.

El Colegio de Ingenieros de Caminos considera que existirá impacto ambiental debido a la circulación de un tren circulando a 200-220 km/h a su paso por la Estación de Arcade.

Pazo Torres de Agrelo, S.L. alega que el Pazo de Torres de Agrelo constituye un conjunto histórico-artístico incluido en el Inventario do Patrimonio Cultural de Galicia por su incalculable valor histórico artístico y que su zona de jardines «Bosque de los Camelios», compuesto por árboles de dicha especie y máximo exponente de la jardinería paguega gallega, sería afectado por la alternativa 1.

La Sociedade Labrego Cultural Reboreda y la Comunidad de Montes en Man Común de Reboreda alegan que el trazado de la alternativa 2 supone una barrera a la permeabilidad territorial y a determinadas infraestructuras, ya que afecta, sin señalarse su reposición en el estudio, al menos a cinco caminos vecinales y servicios relacionados con la red de aguas para abastecimiento y, en un futuro, residuales.

Vecinos del barrio de Tuimil, Concello de Redondela, expresan su disconformidad con el trazado de la alternativa 2, que discurre bajo sus respectivas viviendas, por los impactos de las vibraciones en sus viviendas y por el impacto que pudiera tener en los pozos de agua que abastecen ambas casas.

Un vecino del barrio de Aselle de Abajo, en la parroquia de Rebordea, Concello de Redondela, alega que la alternativa 1 ocasionaría contaminación acústica en su vivienda.

Vecinos del barrio de O Coto, en el lugar de Cesantes, Concello de Redondela, alegan que el proyecto de vial n.º 2 ocasionará un grave impacto ambiental y en la calidad de vida de los vecinos.

Un particular alega que ambas alternativas provocan un impacto ambiental inaceptable en la parroquia de Reboreda y en el valle del río Maceiras. Comparando ambas soluciones concluye que la opción de la alternativa 2, con trazado en desmonte, sería menos perjudicial ya que permitiría construir túneles o falsos túneles en lugar de los citados desmontes. Asimismo solicita una tercera alternativa que minimice el impacto ambiental.

Tres particulares alegan que el trazado propuesto ocasionará un grave daño ecológico e impacto marítimo. Proponen un trazado sobre la Ría de Vigo que, aunque no eliminaría el impacto ambiental, si evitaría el impacto social, porque no dañaría ninguna vivienda y sería más económico.

La Asociación de Vecinos de Figueirido, Concello de Vilaboa, solicita la reposición de varios caminos, carreteras locales e infraestructuras de abastecimiento de agua y de saneamiento. Propone la prolongación mediante falsos túneles de la boca sur del túnel 7 a su paso por el barrio de Canabal, situado en su parroquia. También propone la unión del viaducto 6 con el viaducto 7 para eliminar el talud existente entre ambos. Finalmente solicita la prolongación del paso superior n.º 7 sobre la actual línea férrea, con objeto de reponer la permeabilidad del entorno.

La Asociación de Vecinos de San Xoán de Paredes, Concello de Vilaboa, pide la reposición del camino que une las fincas de la Maica con el que accede al Souto. Solicita la construcción de los pozos que abastecen al barrio de Paredes y la reposición del depósito de agua con el mismo fin. También solicita la prolongación del túnel 6 para evitar afectar a la edificación existente.

Un vecino del Concello de Vilaboa indica que los corredores B y D, de las fases iniciales serían menos dañinos a las viviendas y alega que la alternativa propuesta presenta afecciones acústicas (ruido y vibraciones) y paisajísticas (barrera visual hacia el este) a la zona de viviendas localizadas en el núcleo de Carballal, entre los viaductos 6 y 7, en Figueirido. Propone un único viaducto en lugar de un terraplén entre los viaductos citados con objeto de evitar el talud de tierras proyectado.

Un vecino del Concello de Vilaboa solicita que se alargue el túnel 7 por su extremo sur ya que se producirá un fuerte y considerable impacto en el sitio, al quedar descarnado un desmonte de ochenta metros de altura.

La Asociación de Vecinos de Cabanas da Parroquia de Salcedo, Concello de Pontevedra, alega que el proyecto no indica en qué condiciones quedará el manantial de aguas Pozo da Condosa. Asimismo piden que se garantice el mantenimiento de los manantiales Pozo do Prado y Olleiro da Estivada y lavadero público anexo, así como el mantenimiento de algunos caminos y pasos.

La Asociación de Vecinos de Pontesampaio y la Federación de Asociación de Vecinos «Castelao», ambos del Concello de Pontevedra, consideran necesaria la modificación de parte del trazado propuesto al afectar a terrenos de especial valor ecológico, como son los terrenos de marismas en la zona de Cabaleiras y Laceyras. Piden la reposición de los pozos y traídas de aguas, así como la reposición de pasos interrumpidos. Proponen la sustitución de taludes por muros de contención que supongan una menor ocupación de terreno. La primera asociación citada alega que es preferible pasar por encima de la ría, aunque reconocen las dificultades que esto implica por estar incluida en la Red Natura 2000. La segunda asociación opina que existen deficiencias en el estudio de impacto ambiental según el artículo 3 del Decreto 442/1990.

La Comunidad de Montes de Mano Común de Pontesampaio, Concello de Pontevedra, y varios vecinos de dicho concello, alegan que no se menciona en absoluto el espacio natural Ensenada de San Simón y que las afecciones al Camino de Santiago han de someterse a la perceptiva autorización de la Consellería de Cultura de la Xunta de Galicia.

Varios vecinos del Concello de Pontevedra alegan que el trazado pasará por dos marismas importantes, una en la Rubaleira y otra en Laceyras y solicitan desviar el trazado por zonas de monte comunal, para minimizar el impacto social o que el trazado discurra por la Ría de Vigo.

