

# MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

**8033**

*RESOLUCIÓN de 25 de marzo de 2008, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Variante Oeste de Caldas de Reis, entre el pk 96+600 de la N-550 (enlace con la variante este) al pk 230 de la N-640.*

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado a.1 del grupo 6 del Anexo I del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

Según el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

## 1. Información del proyecto: Promotor y Órgano Sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Alternativas

El Promotor del Proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El objeto del mismo es la realización de una variante de la carretera N-640 en el núcleo urbano de Caldas de Reis., que es atravesado por dos ejes principales de Galicia, como son, la carretera N-550 de A Coruña a Tuy y la carretera N-640 de Vegadeo al Puerto de Vilagarcía de Arosa. El ámbito del estudio comprende los municipios de Caldas de Reis y Portas, ambos de la comarca de Caldas, en la provincia de Pontevedra.

En la Fase A se plantean ocho alternativas de las cuales las denominadas 3,4,5 y 7 se seleccionaron para la Fase B. Analizadas las propiedades de las mismas, la Dirección General de Carreteras optó por la Alternativa 7, con las siguientes características:

Inicio: Mediante enlace con la N-550, junto a la variante Este de Caldas de Reis, actualmente en construcción.

Final: En el p.k. 230 de la N-640, denominado Enlace Caldas Norte.

Longitud: 4792,8 m.

Viaductos: 4 con una longitud total de 545 m. (320 m. cursos fluviales y 225 m.viario).

Radios de curvatura: r= 1000 m., cruzando AP-9 y el Rego de Cardín.

Radios de curvatura: r= 600 m., cruzando el río Follente.

## 2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Los elementos ambientalmente más relevantes de la zona, según se recogen en el Estudio de Impacto Ambiental elaborado por el Promotor, son los siguientes:

**Geología:** la zona está incluida en el denominado Macizo Hespérico con rocas ígneas, de los periodos Devónico Superior y Carbonífero, y presencia de granitos que alternan localmente con materiales del Cuaternario especialmente fluviales y coluviales.

**Geomorfología:** geomorfológicamente, la actuación discurre por una zona más o menos llana, con suaves elevaciones alomadas y pendientes variables.

**Hidrología:** el principal curso fluvial de la zona es el río Umia, con los afluentes, Bermaña, Follente, Rego Barral y el Rego Cardín, por la margen derecha y el río Chain por la izquierda, además de otros cursos de menor importancia.

**Vegetación:** la vegetación arborea tiene como principal representante el carballo (*Quercus rober*, L.) acompañado en menor medida por otras especies como castaño, acebo, abedul, etc alternando con áreas de tojo (*Ulex europaeus*, L) asociado al piorno, codeso, brezo y zarza. Hay pequeños bosques de aliso (*Alnus glutinosa*) con abedul, sauce, fresno y arraclán, en los fondos de valle.

Se completa la vegetación con la presencia de prados y cultivos agrícolas.

Las especies y hábitat prioritarios identificados en el área de estudio, son: Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* (alisos) y *Fraxinus excelsior* (fresno) y otras especies de plantas de interés biogeográfico o endemismos (nueve), indicadas en el Estudio de Impacto Ambiental.

**Fauna:** en base a la documentación existente y trabajos de campo, realizados por el Promotor, hay una amplia variedad de fauna distribuida en cinco hábitat. Teniendo en cuenta los requisitos legales de valoración, se han identificado un total de 34 especies de interés, entre las 166 exis-

tente, correspondientes a los grupos vulnerables, de especial protección o protegidas, no habiendo especies en peligro de extinción.

**Paisaje:** es un indicador del estado de los ecosistemas, de la salud de la vegetación, de las comunidades faunísticas, del uso y aprovechamiento del suelo, etc. En la zona zona espacios protegidos ni áreas de interés ambiental, habiendo presencia de el » robledal galaico –portugues se han definido 6 unidades paisajísticas visuales, destacando superficialmente las áreas correspondientes a cultivos, bosques y viviendas unifamiliares.

**Espacios Protegidos y de Interés Ambiental:** no hay en la con *Quercus rober* y *Quercus pyrenaica*», siendo estas las zonas de mayor interés ambiental.

**Patrimonio Cultural:** la alternativa propuesta, pasa paralela a una distancia de 20 m. del elemento arqueológico A2, de Canle dos Touros (GA 36005013).

## 3. Resumen del proceso de evaluación

### 3.1 Fase de consultas previas.

a) Entrada documentación inicial: 5 de julio de 2004.

b) Comienzo de consultas previas: 8 de julio de 2004.

c) Consultas previas: se han realizado un total de 23 consultas, habiéndose recibido 4 contestaciones, correspondiendo todas a organismos oficiales.

Los aspectos mas significativos de las respuestas recibidas son las siguientes:

1. La Consellería de Cultura de la Xunta de Galicia, con relación a la arqueología solicita que se hagan estudios específicos de campo.

2. Augas de Galicia de la Xunta de Galicia propone que se realice un estudio de afecciones al medio hídrico y evaluación técnica de las mismas, indicando los aspectos a considerar.

3. La Dirección Xeral de Calidad e Avaliación Ambiental indica la presencia de explotaciones de áridos, que han de tenerse en cuenta y además solicita el drenaje transversal tipo pórtico, evitar efecto barrera y mantener servidumbre de paso, y especial atención al ruido y vibraciones.

4. La Diputación Provincial de Pontevedra, muestra conformidad al proyecto y solicita que se tenga en cuenta la capacidad de acogida del territorio.

La relación de consultados y las respuestas recibidas se indican en el cuadro siguiente:

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
Dirección General de la Biodiversidad. Delegación del Gobierno en Galicia. Subdelegación del Gobierno en Pontevedra. Augas de Galicia.	X X
Dirección Xeral de Calidade y Avaliación Ambiental de la Xunta de Galicia. Dirección Xeral de Conservación da Naturaleza de la Xunta de Galicia. Dirección Xeral de Patrimonio Cultural da Xunta de Galicia.	X X
Secretaría Xeral da Consellería de Medio Ambiente da Xunta de Galicia. Diputación Provincial de Pontevedra. Facultad de Biología de Santiago de Compostela. Instituto Geológico y Minero de España. A.D.E.N.A. Ecologistas en Acción. F.A.T. GREENPEACE. S.E.O. Asociación para la Defensa Ecológica de Galicia (ADEGA). Asociación Galega para la Cultura e Ecoloxía (AGEE). Sociedade Galega de Historia Natural (SGHN). Federación Ecoloxista Galega. Grupo Naturalista Hábitat. Asociación Española de Impacto Ambiental. Ayuntamiento de Caldas de Reis. Ayuntamiento de Portas.	X X

3.2 Información pública del estudio de impacto ambiental.–El 9 de marzo de 2007, la Dirección General de Carreteras aprobó provisionalmente el Estudio Informativo: «Carretera N-640 de Vegadeo a Puente de Villagarcía de Arousa. Variante Oeste de Caldas de Reis», y el 12 de abril de 2007, se publicó en el B.O.E. el anuncio de Información Pública. Se han

recibido un total de 6 alegaciones, de las cuales 5 corresponden a las Administraciones Públicas, y 1 a Audasa. El contenido ambiental de las mismas es el siguiente:

La Consellería de Medio Ambiente e Desenvolvemento Sostenible recomienda la alternativa 7 por ser la de menor impacto, con las medidas correctoras y protectoras indicadas en el Estudio de Impacto Ambiental e incluir la nueva variante dentro del planteamiento global del eje atlántico.

Augas de Galicia informa favorablemente, con el condicionante de que la zona de los lechos de los ríos deberá quedar expedita, y las pilas de los viaductos fuera de la zona de servidumbre.

La Dirección Xeral de Patrimonio Cultural, indica que la alternativa 7 es la más favorable de cara a la protección del patrimonio arquitectónico y etnográfico, considera adecuadas las medidas protectoras y correctoras propuestas y solicita una prospección arqueológica de la totalidad de la superficie de la alternativa, con la autorización de esta Dirección, antes del inicio de las obras.

El Concello de Caldas de Reis, propone la alternativa 3, que contempla la conexión de la carretera EP-8004 y considera inadecuado los enlaces con las carreteras N-640 y N-550.

AUDASA, señala que la alternativa 7 cruza la AP-9, mediante un paso superior y solicita que dicho paso, se ha de diseñar con vanos que permitan la futura ampliación de la misma, y que no haya alteración o interrupción en la autopista, durante la ejecución de las obras.

La contestación a dichas alegaciones, por parte de la Dirección General de Carreteras, es la siguiente:

En la fase de redacción del Proyecto de Construcción, se solicitarán los informes pedidos y se proyectarán las medidas protectoras y correctoras solicitadas.

Se tendrá en cuenta la zona de servidumbre de 5 m. de anchura y será respetada, proyectando todos los viaductos con pilas fuera de la citada zona.

Previo a la redacción del Proyecto de Trazado o de Construcción, se realizará una prospección arqueológica de la superficie total de las obras,

Alternativa	Geología	Hidrológ. Superfici.	Acuíferos	Aire	Ruido	Vegetación	Fauna	Condicio. de vida	Patrimonio hist.	Paisaje
3	Moderad.	Severo.	Moderad.	Severo.	Moder.	Compatible.	Moderad.	Compatib.	Moderad.	Moderad.
4	Crítico.	Severo.	Severo.	Compatib.	Severo.	Compatible.	Compatib.	Moderad.	Moderad.	Compat.
5	No signif.	Moderad.	Compatib.	Compatib.	Moderad.	No signif.	No signif.	Moderad.	Moderad.	Compat.
7	No signif.	Moderad.	Compatib.	Moderad.	Severo.	Compatible.	Moderad.	Compatib.	Moderad.	Compat.

4-2. Impactos significativos de la alternativa elegida.–Según se deduce del cuadro anterior la alternativa elegida (7) por la Dirección General de Carreteras, es la de menor afección ambiental, ya que de los factores de impacto considerados, únicamente el ruido se puede considerar significativo y el resto de factores ambientales, están valorados como moderados, compatibles y no significativos.

Se han analizado las alternativas mediante el Análisis Multicriterio, teniendo en cuenta los factores funcionales, ambientales, económicos y territoriales.

#### 5. Condiciones al proyecto

Teniendo en cuenta la evaluación realizada, el Órgano Ambiental considera la alternativa 7 como la de menor afección ambiental, cuyas características se han indicado en el punto 1 de la presente declaración, correspondiéndose con la Variante Oeste de Circunvalación de Caldas de Reis, teniendo su inicio en el pk 96+600 de la Variante Este, actualmente en construcción y finalización en el pk 230 de la N-640.

Se tomarán las medidas preventivas y correctoras indicadas en el Estudio de Impacto Ambiental, tanto en la fase de construcción como en la de explotación, en especial las relacionadas con: prevención de impacto por las obras (restricciones a la ubicación de instalaciones auxiliares, utilización de los viales existentes, control y seguimiento de los movimientos de tierra, jalonamiento de las áreas de obras); prospección y control arqueológico (prospección arqueológica intensiva y protección en caso de nuevos hallazgos); protección del sistema hidráulico (ríos Cardín y Follente); y protección acústica, mediante pantallas antirruído.

Los valores de los espacios atravesados han sido considerados en el Estudio de Impacto Ambiental, reconociendo y valorando los impactos causados, que en ningún caso se ha estimado irreversibles y que se minimizarán por la aplicación de las medidas correctoras mencionadas anteriormente.

En relación con la contaminación acústica, se seguirán las especificaciones indicadas en la Ley 7/1997, así como en el Decreto 320/2002 de 7 de noviembre, que contiene el Reglamento de protección contra la contami-

con una banda de 200 m. a ambos lados del límite exterior de ocupación, y se dará información del resultado a la Dirección Xeral de Patrimonio Cultural.

La alternativa propuesta por el Concello de Caldas de Reis, parte de la N-640, de un polígono industrial, sigue el curso del río Umia y la desembocadura del Chain con el Umia y conecta con la N-550 en la Variante Este, actualmente en construcción, es una solución intermedia a las alternativas 3 y 4 del Estudio Informativo. Hay que destacar que los enlaces con la N-640 y N-550, se realiza en los tres casos mediante una glorieta a distinto nivel. Debido a la cercanía de los enlaces sería necesaria la construcción de cuatro viaductos, lo que dificultaría el cumplimiento de las normas del Dominio Público Hidráulico.

La alternativa 3 ambientalmente, está peor valorada que la alternativa 7, por el hecho de situarse el corredor en el cauce de los ríos Umia y Chaín, generando un impacto mayor sobre el medio hídrico, la fauna y la vegetación asociada, la aptitud agronómica de la zona y los espacios naturales de mayor interés medioambiental y paisajístico.

Estas son algunas razones, por las que la Dirección General de Carreteras ha desestimado esta alternativa 3 propuesta por el Concello de Caldas de Reis, además de por su alto coste de construcción, por lo que sigue considerando a la alternativa 7 como la más adecuada.

Respondiendo a las alegaciones de AUDASA, la Dirección General de Carreteras confirma que en la redacción del proyecto de construcción se diseñará el citado paso superior con vano suficiente para permitir la ampliación de la plataforma de la AP-9 a tres carriles por cada sentido de circulación en la zona, estudiándose con detalle el diseño de los enlaces. En cualquier caso se garantizarán los movimientos existentes en la actualidad en el enlace de la AP-9 con la N-640.

#### 4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.–En el siguiente cuadro, se refleja la valoración realizada por el estudio de impacto ambiental de los impactos más significativos de cada una de las alternativas:

nación acústica en la Comunidad de Galicia. En las zonas indicadas en el estudio de impacto acústico, donde se sobrepasan los niveles sonoros permitidos, se colocarán pantallas antirruído, cuyas características se indicarán en el proyecto de construcción. En este sentido, antes de la elaboración del proyecto de construcción, se actualizará el inventario de viviendas y edificaciones con el fin de conocer la afección real del proyecto y así minimizar los efectos negativos.

La vegetación ha de conservarse especialmente en las zonas de ribera de los ríos Cardín y Follente, al ser las de mayor valor ecológico, por lo que los viaductos sobre las mismas se diseñarán de forma que los pilares queden fuera de los cauces, procurando una mínima afección sobre la vegetación riparia.

Se tendrá en cuenta las áreas de explotación de áridos y su correspondiente tratamiento.

No se colocarán las áreas de acopio, maquinaria y vertedero, en las ocupadas por superficies arboladas, o sus proximidades y en las márgenes de ríos o arroyos.

Para evitar los impactos ambientales sobre la fauna durante la fase de construcción, se planificarán los periodos de actuación para no coincidir con las épocas de reproducción y se construirán los pasos de fauna y cerramientos, que facilitan la movilidad de la misma así como las oportunas medidas relacionadas con dispositivos de protección.

En coordinación con la Consellería de Cultura de la Xunta de Galicia, antes del comienzo de las obras se realizará una prospección arqueológica del total de la zona afectada. Del resultado de la misma, la citada Consellería establecerá, como autoridad competente, los criterios y protocolos de actuación.

Se hará una restauración paisajística de las áreas afectadas por las obras de ejecución del proyecto (auxiliares, de acopio, vertederos, etc.), para lograr la integración en el medio.

Se asegurará la continuidad de la red viaria afectada, ya que todas las infraestructuras y servicios serán repuestos, y en ningún caso se producirá su interrupción a consecuencia de la ejecución de las obras.

Se tomarán las medidas oportunas, indicadas en la legislación vigente, con el fin de prevenir los incendios forestales.

Condición NFU.—En la ejecución del proyecto se deberá fomentar el uso de betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso de acuerdo con la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las Administraciones Públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, las cuales se establecen en la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso, en el Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, así como en la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprobaba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y Puentes (PG-3).

#### 6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental*

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental a lo largo de tres fases, que son: previa a las obras, durante la construcción y en la de explotación, así como un proyecto de restauración ambiental e integración paisajística para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa tendrá una duración mínima de un año en la fase de explotación y seguimiento y el de la fauna se realizará durante dos años.

La Dirección General de Carreteras dispondrá de una dirección ambiental de obra que 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.

La documentación correspondiente a la vigilancia ambiental se enviará al órgano sustantivo que a su vez informará a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de fecha 24 de marzo de 2008, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Variante Oeste de Caldas de Reis, entre el pk 96+600 de la N-550 (Enlace con la Variante Este) al pk 230 de la N-640, concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa 7 y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público y se comunica a LA Dirección General de Carreteras para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 12.1 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

Madrid, 25 de marzo de 2008.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.



