

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Centro de Edafología	—
Grupo Ecologista Acción Verde	—
Cátedra de Geografía Universidad de Murcia	—
Departamento de Ecología	—
ICONA	—
Instituto Tecnológico Geominero de España	X
Confederación Hidrográfica del Segura	—
CEDEX	—
Sociedad Española de Ornitología	—
FAT	—
CODA	—
AEDENAT	—
Colegio Oficial de Biólogos	—
Instituto de Fomento	—
ANSE	—
ADENA	—
Centro de Estudios de Cartagena	—

La Agencia para el Medio Ambiente y la Naturaleza considera que se deberá analizar en el estudio de impacto ambiental los impactos originados por las extracciones de áridos o las canteras empleadas para la construcción de la presa.

El Ayuntamiento de Murcia indica que la actuación afectará al vertedero de residuos sólidos urbanos situado aguas arriba de la ubicación de la presa.

El Instituto Tecnológico Geominero de España indica que se deberá realizar un estudio de colmatación del vaso, centrándose en la justificación de que el desagüe de fondo no llegará a taponarse, el análisis de la alteración dinámica de erosión-sedimentación aguas arriba y aguas abajo de la presa, así como las alteraciones de la dinámica natural de las laderas que conforman el vaso del embalse, indicando las medidas correctoras.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

El objeto del proyecto es la construcción de una presa ubicada la Rambla Salada cuyo único objeto es laminar las avenidas que se originen en dicha cuenca, para limitar la avenida del río Segura en un período de retorno de cincuenta años a 400 m³/s. El desembalse se producirá paulatinamente mediante desagües de fondo desprovistos de válvulas de control.

Las características principales de la actuación son:

Presa:

Presa arco-gravedad.

Altura sobre cimientos: 43 metros.

Longitud de coronación: 248 metros.

Desagüe de fondo dos conductos 800 × 1.000 y capacidad de 29 m³/s.

Embalse y cuenca:

Superficie de la cuenca drenada: 127,50 km².

Avenida quinientos años: 4,3 Hm³.

Caudal punta quinientos años: 281 m³/s.

Avenida cincuenta años: 2,7 Hm³.

Caudal punta cincuenta años: 141 m³/s.

Capacidad máxima del embalse: 124 Hm³.

Superficie máxima lámina de agua: 155 ha.

Variante carretera C-415 (Alcantarilla-Mula): Se proyecta una variante para la carretera C-415 en una longitud de 845 metros, siete metros de calzada; arcenes de 1,50 metros y un viaducto de 70 metros.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental comienza su exposición indicando que el emplazamiento de la presa y sus características se establecieron en el Plan de Defensas de Avenidas de la Cuenca del Segura indicando, posteriormente, que los áridos para la fabricación del hormigón se extraerán en una zona contigua, del río Guadalentín o de las canteras existentes.

Respecto a la descripción del medio, el estudio de impacto ambiental comienza analizando el clima, llegando a la conclusión que se trata de uno semiárido con poco o ningún exceso de agua y mesotérmico. En relación

a la geología y geomorfología, el estudio de impacto ambiental indica que la Rambla Salada presenta potentes depósitos de margas y yesos, alternado con areniscas y conglomerados. Asimismo, el Estudio destaca acumulaciones detríticas no cementadas en las laderas, apareciendo depósitos en terrazas, con potencias de hasta ocho metros, en la margen derecha de la cerrada. Edafológicamente, el estudio distingue los suelos aluvial, pardo calizo y gris subdesértico. En cuanto a la cuenca, el estudio de impacto ambiental indica que se trata de una red muy poco ramificada, existiendo las siguientes ramblas tributarias: Cañada de Rambliza, Cañada Fiscal, Cañada Maraña, Cañada de las Cañas por la margen izquierda y Barranco de la Zarza, Minglaniño y Fuente Higuera en la margen derecha. El estudio de impacto ambiental calcula el índice de compacidad de la cuenca, 1,54 y describe la curva hipsométrica de la misma. Respecto al régimen hidrológico, el caudal medio es de 0,109 m³/s y la aportación anual de 3,43 Hm³, siendo las avenidas, para un período de retorno de cincuenta, cien, quinientos y mil años, 11,89, 13,46, 17,09, 18,66 Hm³, respectivamente. El estudio llega a la conclusión que la calidad de las aguas es al menos aceptable debido a que la zona está dedicada al cultivo olivares, frutales y cereales, no existiendo más que una granja porcina, que quedará inundado por el embalse. La vegetación, para el estudio de impacto ambiental está compuesta por pastizales-matorrales y los cultivos anteriormente nombrados. Respecto a la fauna, el estudio enumera las especies que potencialmente pueden habitar la zona. A continuación, describe el paisaje haciendo observar que la visibilidad de la actuación se reduce hasta que la rambla cambia de dirección, unos doscientos o trescientos aguas abajo de la presa. Respecto al patrimonio cultural y arqueológico, el EsIA recomienda llevar a cabo una prospección para confirmar la inexistencia de restos arqueológicos. Así mismo, no existen fiestas ni lugares permanentes de recreo en la zona de la actuación.

Respecto a la identificación y valoración de los impactos, el estudio de impacto ambiental indica que en la fase de construcción los impactos que causarán la excavación de la cimentación, los movimientos de tierras y la extracción de áridos para la fabricación del hormigón y la erosión producida por los caminos de acceso, canteras y escombreras, son moderados y define como impacto de magnitud media el causado a la calidad del agua por posibles vertidos de tierras, hormigones y otros productos procedentes de la reparación y mantenimiento de la maquinaria. La construcción de la presa impactará de forma inapreciable, según el estudio de impacto ambiental, a la flora de las laderas, caminos de acceso y parque de maquinaria y la producción de ruidos y polvo impactará moderadamente a la fauna. El estudio indica que la presa al encontrarse alejada de cualquier vía de comunicación causará un impacto moderado, así como las escombreras y vertederos por su escasa extensión.

Para la fase de explotación, el estudio estima que la presa alterará la morfología del cauce y que debido a la alta tasa de erosión que caracteriza al área se producirá la pérdida de capacidad del embalse; aguas abajo también aparecerán procesos erosivos. Ambos impactos el estudio los valora de magnitud media aunque irreversibles. La alteración del régimen hidrológico producido por el embalse es considerada por el estudio como impacto inapreciable y la inundación de 200 hectáreas (se han expropiado 211,6 hectáreas de terreno correspondiendo el 60 por 100 cultivos de frutales, almendros y olivos y el 30 por 100 pastizal-matorral), produce, según el EsIA un impacto también moderado al igual que a la fauna, debido, en este caso, a la inexistencia de puntos de cría o refugio en el hábitat destruido por el embalse.

El estudio define las siguientes medidas que denomina preventivas y protectoras: Comenzar las obras fuera de las épocas de reproducción y cría para que la fauna emigre a zonas próximas de similares características. Ubicar los parques de maquinaria en lugares apropiados para evitar contaminación de cursos de agua.

Como medidas correctoras, el estudio establece: Redacción de un Plan de Desmantelamiento de las Instalaciones; la remodelación y restauración ambiental de escombreras, canteras, zonas de obra y taludes, incluyendo los drenajes para evitar escorrentías incontroladas, mediante un Plan de Restauración.

El estudio concluye su exposición estableciendo un plan de vigilancia ambiental sobre las medidas adoptadas.

17888 RESOLUCIÓN de 3 de septiembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado de la nueva carretera «Acceso norte a Ferrol por Fene, Neda y Narón (viales de conexión)».

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo y

su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

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

Conforme al artículo 13 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha de 19 de febrero de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la memoria-resumen del proyecto «Acceso Norte a Ferrol por Fene, Neda y Narón (viales de conexión)», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha de 29 de julio de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

El anexo I contiene la relación de las consultas enviadas y un resumen de las respuestas recibidas.

La Dirección General de Carreteras, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública, mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado» de 30 de julio de 1999, en el «Boletín Oficial de la Provincia de A Coruña» de 14 de agosto de 1999 y en el diario «Voz de Galicia» de 30 de julio de 1999.

El anexo II recoge los datos esenciales del proyecto de trazado.

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

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 26 de julio de 2000, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el proyecto de trazado, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

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

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado «Acceso norte a Ferrol por Fene, Neda Y Narón (viales de conexión)».

Declaración de Impacto Ambiental

El proyecto prevé la construcción de tres viales de conexión con el tronco de la autopista de acceso norte a Ferrol por Fene, Neda y Narón. El vial enlace O'Couto intersección do Ponto ocupa zonas de servidumbre del dominio público marítimo-terrestre, y la Dirección General de Costas exige el cumplimiento de una serie de condiciones para efectuar la reserva de ocupación de la zona de servidumbre del dominio público marítimo-terrestre. La presente declaración recoge dichas condiciones. Para el citado vial se estudiaron dos alternativas, siendo la alternativa 2 la que mejores condiciones ambientales reúne, aunque ocupa una mayor zona de servidumbre del dominio público marítimo-terrestre. La alternativa 1 impide el desarrollo urbanístico de lugar de Cornide en el municipio de Narón y exige la demolición de más de 20 viviendas.

En el vial carretera de la Trinchera enlace O'Couto únicamente era factible la opción paralela a la vía del ferrocarril, estudiándose la ubicación de la carretera al sur o al norte de la vía, eligiéndose la solución sur por su menor repercusión en las edificaciones existentes en la zona.

En el vial Freixeiro polígono Río do Pozo no existía posibilidad de alternativas ya que sus puntos inicial y final estaban fijados y únicamente se podían realizar pequeñas modificaciones de trazado para disminuir su incidencia ambiental y su repercusión en las edificaciones en la zona. La presente declaración prescribe pequeñas modificaciones de trazado a la solución presentada por la Dirección General de Carreteras.

En consecuencia, examinada la documentación contenida en el expediente y visitada la zona de las obras, la Secretaría General de Medio Ambiente considera ambientalmente viables los trazados elegidos por la Dirección General de Carreteras para los viales de conexión, siempre y cuando en la ejecución del proyecto se observen las recomendaciones contenidas en el estudio de impacto ambiental y se cumplan las condiciones que figuran a continuación:

1. Adecuación ambiental del proyecto

El proyecto de construcción de la solución propuesta considerará, siempre que sea técnicamente viable los siguientes aspectos:

En el vial Freixeiro polígono Río do Pozo se intentará ajustar lo máximo posible el trazado, para minimizar la afección al río Freixeiro, modificando, si fuera necesario, el trazado y el diseño de los ramales y de la glorieta de enlace con el puerto exterior de Ferrol y con la carretera AC-113, situada en el p. k. 1 + 100. Asimismo, en el p. k. 1 + 200 se diseñarán muros de contención que eviten la caída de tierras sobre el cauce de dicho río. Con el fin de minimizar la afección a la masa arbórea situada aproximadamente en el p. k. 0 + 500 y en gran parte constituida por robles, se modificará el diseño de los viales de servicio y de la reposición del camino situado en el p. k. 0 + 480. Para evitar igualmente la afección al río Freixeiro en el cruce con la autovía en el p. k. 0 + 140 se proyectará un viaducto en sustitución del terraplén existente.

Si fuera técnicamente viable y además compatible con los planes urbanísticos de la zona, la intersección del vial de la carretera de la Trinchera glorieta de Gándara con la calle Obispo Argaya se proyectará inferior bajo el vial. Dicha intersección permite la conexión entre la glorieta de Argaya y la calle Concepción Arenal y la solución prevista pasa muy próxima a las ventanas de varias viviendas. Asimismo, en las proximidades de esta intersección, en el caso de que finalmente se diseñe un paso inferior bajo el vial, se proyectará una pasarela peatonal que mitigue el efecto barrera producido por el ferrocarril existente y la nueva carretera proyectada.

La estructura de paso sobre la ría (O.F 1-5 PBA) en el vial enlace O'Couto Intersección do Ponto se diseñará conjunta para la carretera y el ferrocarril con lo que se disminuye el impacto sobre la ría y se recoge lo solicitado por la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Ciprián.

2. Localización de vertederos, préstamos, canteras de obra e instalaciones auxiliares

El proyecto prevé utilizar la mina de Endesa en Puentes de García-Rodríguez como vertedero de sobrantes. Dicho vertedero tiene como gran inconveniente la distancia a la zona de obra, con la repercusión ambiental que producirá el transporte de tierras por las carreteras de la zona. Por tanto se deben intentar localizar nuevos puntos para los depósitos de sobrantes.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano, a escala 1:5.000, donde se localizarán las zonas de vertedero y sus accesos, las instalaciones auxiliares y los caminos de obra, así como las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

Entre las mencionadas zonas de exclusión se contarán, al menos, las siguientes:

Cauces de los ríos y cursos de agua y sus riberas entendiéndose como tales las zonas en las que exista vegetación de ribera y como mínimo un ancho de 20 metros en ambos márgenes.

Áreas con masas arbóreas con ejemplares de roble, castaño y otras especies autóctonas.

Áreas de interés arqueológico, histórico-cultural o etnográfico.

Áreas de alto interés paisajístico, ecológico, cultural o socioeconómico y en particular toda la zona próxima a la ría y que pudiera resultar visible desde cualquier orilla de la misma.

Los vertederos y sus accesos se seleccionarán teniendo en cuenta las posibles afecciones a la población por el tránsito de camiones. Asimismo, se incluirá un plan de obra, donde se detallarán las medidas protectoras necesarias, entre las que se contarán al menos las limitaciones horarias en la explotación y la ejecución de riegos para evitar la generación de polvo. Por último, las zonas previstas como vertederos deberán contar con un proyecto de recuperación ambiental, según se expone en la condición 6 que deberá incluirse en los documentos contractuales del proyecto de construcción.

En cualquier caso, para delimitar las ubicaciones definitivas de los vertederos, se procederá a una prospección arqueológica previa a la aprobación del proyecto de construcción, tal y como se recoge en la condición 5. Se tendrá preferencia en la utilización de vertederos las zonas que se utilicen para préstamos procurando su posterior relleno y restauración.

3. *Protección y conservación de los suelos, de la vegetación y de la fauna*

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

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 1,5 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.

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 caminos existentes.

La permeabilidad prevista en el proyecto se considera suficiente para la fauna existente, no obstante, se adecuará, en las zonas no urbanas, el diseño de las obras de drenaje para permitir el paso de los vertebrados terrestres a través de ellas y reducir su mortalidad sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se instalarán rampas rugosas en las cunetas; se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas; se protegerán contra la erosión mediante soleras las salidas de los drenajes y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Los pozos de entrada a las obras de drenaje, como recoge el estudio de impacto ambiental, incluirán rampas hacia el tubo de drenaje para facilitar la salida de pequeñas especies que pudieran caer en los mismos.

4. *Protección del sistema hidrológico y de la zona de dominio público marítimo-terrestre durante la construcción*

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 la Confederación Hidrográfica del Norte, las siguientes medidas:

Con objeto de no afectar significativamente a los regímenes hidráulicos de los ríos, se evitará la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece la Ley 29/1985 de Aguas. Siempre que sea técnicamente viable se colocarán las pilas fuera de los cauces. Por ello el cruce sobre el río Freixeiro se realizará con una estructura que permita mantener su cauce actual.

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

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

Durante las obras en los viales glorieta de La Gándara enlace O'Couto y Freixeiro polígono Río do Pozo 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 los cursos de agua, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

En el vial enlace O'Couto intersección do Ponto en la zona que discurre próxima a la ría ocupando zona de servidumbre del dominio público marítimo terrestre se colocaran elementos del mismo tipo que los anteriores pero con carácter permanente que eviten la contaminación de la zona

de la ría por cualquier incidente que se pudiera producir durante la fase de explotación.

En general, durante la fase constructiva se evitará afectar a la zona del dominio público marítimo-terrestre, no obstante, en las actuaciones en que resulte inevitable y se tengan que realizar penínsulas y rellenos en la zona de dominio público marítimo-terrestre se cumplirán las especificaciones formuladas por la Dirección General de Costas en la fase de consultas previas (entre el material de escollera y el relleno se colocará un manto geotextil que evite la contaminación de las capas exteriores; en el relleno del núcleo se evitará el uso de materiales terrosos con gran porcentaje de finos; las fases de avance de la construcción de los caminos de acceso situados en la zona de dominio público marítimo-terrestre se realizarán en periodos de bajamar, colocando primero el geotextil y la escollera de protección, pudiéndose rellenar estas zonas en otras fases del ciclo de marea, siempre que no supongan avance del caballón a construir).

5. *Protección del patrimonio arqueológico y etnológico*

En coordinación con la Dirección General del Patrimonio Histórico y Documental de la Consellería de Cultura y Juventud de la Xunta de Galicia, se realizará una prospección arqueológica superficial de la franja de ocupación del trazado (abarcando un ancho de banda de 250 metros en total) en las zonas en las que el trazado discurre fuera de zonas urbanas y en las superficies destinadas a préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares, viario de obra y reposición de servicios. En las zonas urbanas la prospección se limitará a la zona ocupada por el trazado. Los trabajos de prospección serán dirigidos por un arqueólogo autorizado y prestarán especial atención en las zonas del trazado próximas al monasterio de O'Couto y a la pesquería tradicional de mareas, situada en las inmediaciones de Megasa, aunque no están afectados directamente por el trazado.

Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De las conclusiones del informe se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, paleontológico y arquitectónico, que deberán quedar recogidos en todos los documentos del proyecto de construcción.

En el caso de que en los trabajos de prospección se detectará alguna afección al patrimonio arqueológico, el proyecto de construcción incorporará un programa de actuación, compatible con el plan de obra y que tendrá que tener la conformidad de la Dirección General del Patrimonio Histórico y Documental de la Consellería de Cultura y Juventud de la Xunta de Galicia. El programa de actuación contendrá las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

Las prospecciones deberán completarse antes de iniciarse el desbroce y la apertura de caminos.

6. *Protección contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística*

En el proyecto de construcción se definirán las zonas que se restaurarán con tierra vegetal. También se incluirá, como parte del mismo, un proyecto de protección contra la erosión recuperación ambiental e integración paisajística.

El citado proyecto considerará como zonas sensibles objeto de tratamiento especial las siguientes:

Zonas de préstamos y vertederos.

Zonas de ubicación del parque de maquinaria, de la planta de hormigonado y de las instalaciones auxiliares.

Zonas próximas al vial O'Couto intersección do Ponto por el impacto paisajístico que pueden producir en el entorno de la ría.

Zonas ocupadas por el viario de acceso a la obra.

Los desmontes y terraplenes (del eje de la vía y de la reposición de caminos).

El proyecto de construcción contendrá todas las especificaciones del anejo 7 del proyecto de trazado «Restauración Paisajística» y cuidará especialmente la integración paisajística del vial O'Couto intersección do Ponto, tratando de disminuir el impacto visual que producirá la infraestructura sobre un observador situado sobre el lado opuesto de la ría. Se podrán utilizar muros verdes, para disminuir la ocupación de los terraplenes. Los terraplenes que permanezcan en esta zona se repoblarán con especies arbóreas autóctonas (roble, castaño, etc.). La hidrosiembra como se especifica en el anejo 7 se realizará, previo extendido de la tierra vegetal, en todos los taludes con pendiente inferior a 45°. Asimismo, y como con-

diciona la Dirección General de Costas se diseñará un área recreativa entre la explanada del ferrocarril y la ría, con acceso desde la zona de Cornide y utilizable como mirador.

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

7. *Permeabilidad territorial*

Durante las fases de construcción y explotación de los viales de conexión se garantizará, mediante el diseño de las estructuras necesarias y otras medidas complementarias, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta los accesos a las poblaciones y la continuidad de los servicios afectados. Todo desvío, provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

Se prestará especial atención al acceso a la costa desde el núcleo urbano de Cornide, de forma que se mantengan pasos peatonales en todos los caminos de acceso a la costa actualmente existentes, en particular, se mantendrán pasos en los p. k. 0 + 700, 0 + 750, y 1 + 100.

En toda la zona ocupada por el vial O' Couto intersección do Ponto y que discurre por la zona de servidumbre marítimo terrestre es necesario mantener la servidumbre de tránsito de 6 metros. En los puntos singulares en que es invadida dicha protección p. k. 0 + 720 a 0 + 820 y 1 + 440 a 1 + 500 del ramal del ferrocarril se diseñaran muros verdes o de otro tipo que aseguren la integración paisajística y que eviten dicha afección. La plataforma del ferrocarril cruzará bajo el primer vano del viaducto del tronco de la autopista para evitar la ocupación de dicha zona de servidumbre. En ningún caso se invadirá la zona de dominio público marítimo terrestre.

En el p. k. 0 + 200 del vial glorieta de la Gándara enlace O' Couto en el que es necesario construir una escollera se mantendrá también la servidumbre de tránsito de 6 metros mediante la acomodación de la escollera.

Para facilitar la permeabilidad de la zona se construirá una senda peatonal paralela al vial O' Couto Intersección do Ponto situado en la zona de servidumbre del dominio público marítimo-terrestre y que permita comunicar los caminos entre sí.

8. *Prevención del ruido*

Los diferentes viales proyectados atraviesan zonas urbanas o su trazado está muy próximo a ellas en determinados puntos, por eso, resulta particularmente importante que se tomen todo tipo de medidas para mitigar, en la medida de lo posible, el impacto acústico sobre la población.

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará cualquier edificación dispersa situada a menos de 200 metros de la autovía y especialmente las siguientes zonas:

Barrio de la Gándara.
Zona de la Faisca y urbanización O' Couto.
Zona de Cornide.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística. Las medidas tendrán que conseguir una reducción significativa de los niveles sonoros, dada su poca efectividad no pondrán consistir en protecciones vegetales y se recomienda la utilización de pantallas acústicas.

Los objetivos de calidad tendrán que cumplir que los niveles de inmisión sonora en cualquier edificio residencial próximo a la autovía, medidos a 2 metros de fachada y a cualquier altura, deberán tener una Leq inferior a 65 dB(A), desde las siete a las veintitrés horas y una Leq inferior a 55 dB(A) desde las veintitrés a las siete horas. En zonas educativas, religiosas o deportivas el valor máximo en las horas del día será 55 dB(A). En zonas hospitalarias se reducirá, además, el valor máximo de inmisión sonora durante la noche a 45 dB(A). En zonas industriales, comerciales o empresariales se admitirá una Leq (veinticuatro horas) de hasta 75 dB(A).

9. *Seguimiento y vigilancia*

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración.

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

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

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

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

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

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras certificando que el proyecto de construcción cumple la presente declaración.

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

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, o sistema de gestión medioambiental 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 en relación con los aspectos o incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, sobre cumplimiento de las condiciones ambientales del proyecto, incluyendo partes de no conformidad ambiental, en caso de existir. El director ambiental de la obra notificará a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental cualquier modificación del proyecto de construcción aprobado con implicaciones ambientales.

Antes de la emisión del acta de recepción de las obras informe en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en las condiciones de la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

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

Informe sobre los niveles de ruido realmente existentes en las áreas a las que se refiere la condición 8 y, en su caso, medidas complementarias a adoptar.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

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

10. *Documentación adicional*

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras,

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:

Planos en planta y alzado que reflejen la adaptación ambiental del trazado a que se refiere la condición 1.

Planos de localización de vertederos y sus accesos, de las instalaciones auxiliares de obra, de los caminos de acceso y de las zonas de exclusión según lo previsto en la condición 2.

En su caso, programa de actuación para protección del patrimonio arqueológico y etnológico según lo previsto en la condición 5.

Proyecto de protección contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística que recoja lo previsto en la condición 6.

Proyecto de protección acústica que recoja lo previsto en la condición 8.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de la obra a que se refiere la condición 9.

11. Definición contractual y financiación de las medidas correctoras

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

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

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, 3 de septiembre de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas realizadas y resumen de las respuestas recibidas

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente	—
Dirección General de Costas. Ministerio de Medio Ambiente.	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Galicia.	—
Autoridad Portuaria de Ferrol-San Ciprián	X
Subdelegación del Gobierno en A Coruña	X
Consejería de Política Territorial Obras Públicas y Vivienda. Xunta de Galicia	—
Consellería de Medio Ambiente. Xunta de Galicia	X
Diputación Provincial de A Coruña	—
Instituto Tecnológico y Geominero de España	—
Instituto de Estudios y Desarrollo de Galicia. Universidad de Santiago de Compostela	—
Instituto de Investigaciones Agrobiológicas de Galicia. Consejo Superior de Investigaciones Científicas	—
Laboratorio Regional del Medio Ambiente Industrial. Consejería de Industria y Comercio. Xunta de Galicia	—
Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Santiago de Compostela	—
Facultad de Biología. Universidad de Santiago de Compostela.	—
CODA	—
AEDENAT	—
FAT	—
ADENA	—
SEO	—
Asociación para a Defensa Ecoloxica de Galiza (ADEGA)	—
Arco Iris	—
Asamblea Ecoloxista e Naturalista de Galiza (AGENC)	—
Colectivo Ecoloxista e Naturalista Biotopo	—
Colectivo Ecoloxista e Naturalista de Ribeira (CENAR)	—
GEMA	—

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
Grupo Medioambiental A Coruña	—
Grupo Naturalista Habitat	—
Irma Terra	—
Sociedade Galega de Historia Natural (SGHN)	—
Ayuntamiento de Ferrol	—
Ayuntamiento de Fene	X
Ayuntamiento de Narón	—
Ayuntamiento de Neda	X

Aunque no fueron consultados, se presentaron en el procedimiento mediante escritos de alegaciones:

Don José María Serantes Coba.

Asociación en Defensa de Derechos Frente al Trazado de la Autovía Fene, Ferrol y Vía Rápida entre Couto y La Gándara.

Entre las contestaciones recibidas cabe destacar lo siguiente:

La Dirección General de Costas informa que el trazado invade la zona de servidumbre de protección del dominio público marítimo-terrestre y eventualmente dicho dominio público, señalando que debe modificarse para que no afecte a la zona de servidumbre, salvo en el cruce de la ría. Establece que el proyecto debe contener un anejo donde se analicen técnicamente los efectos medioambientales y los cambios que las pilas del puente pueden producir sobre la circulación de las corrientes de agua de la ría. Por último, señala una serie de aspectos que deberán ser tenidos en cuenta en la realización de las obras:

Disponer canalizaciones en los viaductos, regenerar con plantaciones y especies arbóreas los taludes de contacto con el mar, colocar un manto de geotextil entre la escollera y el relleno, etc.

El Puerto del Ferrol (Autoridad Portuaria del Ferrol-San Ciprián) considera que el viaducto que cruza la ría en el vial de enlace de O'Couto intersección del Ponto, deberá afectar mínimamente al régimen hidrológico de la misma y permitir la evacuación de los caudales de avenida de los ríos Feixeiro y Salgueiro.

Asimismo, considera que se deberá tener en cuenta, para su protección, que el ramal de acceso a la factoría de Megasa pasa por encima de una pesquería tradicional de mareas, elemento de interés cultural catalogado en el Plan General de Ordenación Urbana de Narón (A Coruña).

Don José María Serantes Cobas expresa en su escrito, entre otras cosas, su protesta por lo que considera falta de información sobre el proyecto a realizar, así como indefensión en sus derechos por no recibir dicha información.

La Asociación en defensa de derechos frente al trazado de la Autovía Fene-Ferrol y vía rápida entre Couto y la Gándara, remite copia de una serie de escritos dirigidos a diversos organismos estatales y autonómicos, en los que muestran su disconformidad con la ejecución de la autovía Fene-Ferrol y los viales de acceso a dicha autovía.

ANEXO II

Resumen del proyecto de trazado

El presente proyecto forma parte del acceso norte a Ferrol por Fene, Neda y Narón desde la autopista del Atlántico y la carretera N-651. En una primera fase se realizaron los estudios informativo y de impacto ambiental del tronco de la autopista del acceso norte a Ferrol, que fueron sometidos conjuntamente al trámite de información pública y de los que se emitió la correspondiente declaración de impacto ambiental. Durante la realización de los estudios se detectó la necesidad de completar la actuación prevista con una serie de viales de conexión a los núcleos urbanos existentes desde los enlaces de O'Couto y Freixero.

El presente proyecto prevé la construcción de los siguientes viales de conexión:

Nueva carretera de enlace con la N-651 o carretera de la Trinchera enlace O'Couto.

Enlace de Freixeiro acceso sur polígono Río do Pozo.

Enlace O'Couto intersección do Ponto.

El primer vial denominado carretera de la Trinchera enlace O'Couto afecta al medio urbano y tiene dos tramos diferenciados. El primer tramo de 1,558 kilómetros de longitud se inicia en la carretera de la trinchera y termina en la glorieta de la Gándara, para el se han estudiado dos alternativas, una al norte y otra al sur de la vía de ferrocarril existente. Se

eligió la solución sur por afectar menos a las viviendas existentes y por el nivel de su rasante en el cruce de la calle Concepción Arenal. El segundo tramo de 1,456 kilómetros de longitud se inicia en la glorieta de la Gándara y termina en el enlace de O'Couto. En este tramo no fue posible el estudio de alternativas por la ubicación fija del enlace de O'Couto, la topografía y las edificaciones consolidadas en la zona.

El segundo vial enlace de Freixeiro polígono Río do Pozo de 2,420 kilómetros de longitud estaba completamente condicionado por lo que no se estudiaron alternativas, aunque se procuró la mínima afección a las edificaciones existentes.

El tercer vial O'Couto intersección do Ponto es de 1,935 kilómetros. Para él se estudiaron dos alternativas. La alternativa II afecta en mayor medida a la zona de servidumbre de protección del dominio público marítimo-terrestre. La alternativa I aunque afecta en menor medida a la zona de servidumbre, supone una afectación importante al lugar de Cornide: Limita su desarrollo urbano, ocupa 21 viviendas, produce desmontes de 20 metros y el trazado pasa muy próximo al resto de las edificaciones existentes. La Dirección General de Costas para poder informar favorablemente la reserva de ocupación en la zona de servidumbre exigió un estudio más profundo de la comparación de ambas alternativas. En este segundo estudio se consideraron aspectos socioeconómicos y ambientales, siendo finalmente elegida la alternativa 2.

El proyecto de trazado incluye además de la memoria y los planos del trazado los anejos de los diferentes estudios realizados (geológicos, geotécnicos, de trazado, firmes y pavimentos, drenaje, presupuestos, etc.).

La carretera se proyecta para una velocidad de diseño de 80 Km/h, con dos carriles por sentido separados por una mediana variable de 0,6 a 4 metros, según el vial de que se trate y con arcenes exteriores e interiores también variables, excepto en el vial carretera de la Trinchera glorieta de Gándara en que por tratarse de una zona urbana se proyectan dos aceras de 1,95 metros.

En el vial enlace O'Couto intersección do Ponto se proyecta paralelamente a la plataforma de la autovía una plataforma para el ramal del acceso ferroviario al puerto de Ferrol.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental después de incluir los antecedentes administrativos y el contenido de la memoria resumen realiza un inventario ambiental.

El área de estudio se sitúa en el municipio de Narón ocupando también una mínima parte (6.000 m²) del municipio de Ferrol.

El proyecto se compone de tres viales de conexión con el acceso por el noreste a Ferrol, Narón y Neda de la autovía del Atlántico.

El inventario ambiental incluye climatología, geología y geomorfología, hidrología superficial y subterránea, vegetación, fauna, paisaje, medios socioeconómico y sociocultural y planeamiento urbano.

El clima es húmedo con una precipitación media anual de 1.000 a 1.200 mm/año y temperaturas suaves. El área de estudio tiene un clima especial diferente al de la restante costa gallega.

La estratigrafía corresponde a series de micaesquistos, cuarzosquistos, cuarzomicaesquistos, y cuarzoanfíbolitas del Cambrico-Silúrico y depósitos eluviales, coluviales, de playa y fondos de valle correspondientes al cuaternario.

La Geomorfología está caracterizada por un relieve de penillanura de origen tectónico. Dentro de la hidrología superficial destaca el río Freixeiro con una superficie de cuenca de 26,2 km².

La vegetación natural prácticamente ha desaparecido, abundan prados y cultivos, matorrales, y masas forestales de repoblación. También existe una específica vegetación litoral y prelitoral. Todas las especies están ampliamente representadas y no existe ninguna necesitada de especial protección. Se trata de una zona pobre en fauna y no existe en la zona de estudio ninguna especie en peligro de extinción.

Se distinguen dos unidades paisajísticas una de costa y otra interior. La unidad de costa es de mucha más calidad y mucho más frágil. El proyecto afecta a la zona interior de la ría de Ferrol. La ría de Ferrol no presenta problemas de eutrofización y no se presentan valores de contaminación microbiológica que superen los niveles para usos de ocio o para cultivos marinos.

Ferrol y Narón disponen de planes de ordenación urbana, si bien el de Ferrol está actualmente en revisión. El estudio considera que no existe ningún bien de interés cultural afectado directamente por el proyecto.

El estudio identifica y valora los impactos sobre los diferentes aspectos del medio. La puesta en explotación de los viales producirá una contaminación atmosférica que se considera moderada y que no supondrá un incremento de la contaminación de fondo existente, ya que se producirá

una descongestión en los ejes actuales de penetración a Ferrol. La contaminación acústica puede superar en algunos tramos los valores máximos aceptables, por lo que se tendrán que aplicar las correspondientes medidas correctoras.

El impacto sobre la geomorfología se considera bajo por no existir en la zona del proyecto grandes desniveles. El peligro de erosión se considera mayor durante la fase de construcción de la carretera. El impacto sobre la hidrología se considera compatible mediante el correcto diseño de las obras de drenaje.

La posible carga contaminante se considera también baja, excepto en el caso de accidente. El impacto sobre la ría y su fauna se considera compatible y recuperable. No se considera relevante el impacto sobre la vegetación. El impacto sobre la fauna se considera recuperable, dadas las características de la zona. El efecto barrera se considera corregido con las obras de paso y drenaje proyectadas en la carretera.

El impacto sobre el paisaje se considera moderado por afectar a un paisaje de costa de alto valor y gran fragilidad.

El impacto socioeconómico se considera positivo, aunque existen aspectos negativos por afectar a un medio muy urbanizado. La solución propuesta afecta de forma importante al planeamiento urbanístico, aunque ha sido tenido en cuenta en la revisión de los planes actuales. Se producirá un impacto importante durante la construcción por el tránsito de camiones. No se espera ninguna afección directa sobre el patrimonio arqueológico.

Se proponen las medidas correctoras habituales en este tipo de obras, y un programa de vigilancia ambiental que abarca las fases de construcción y explotación. El estudio de impacto ambiental finaliza con un documento de síntesis.

ANEXO IV

Resumen de las alegaciones presentadas en el trámite de información pública

Durante el trámite de información pública han presentado alegaciones las siguientes personas y entidades:

Consellería de Política Territorial Obras Públicas e Vivienda de la Xunta de Galicia.

RENFE.

Delegación del Ministerio de Defensa en A Coruña.

Autoridad Portuaria de Ferrol-San Ciprián.

Unión de Empresarios de Ferrol e Comarca.

Cámara Oficial de Industria, Comercio y Navegación de Ferrol.

Concello de Narón.

Don Ricardo Rico Lavandeira en representación de autoescuelas Ferrolterra.

Doña Elena Alonso Moreno.

Don Joaquín Martínez Díez en representación de «Xubia Mar, Sociedad Limitada».

Doña María Teresa Acción Fernández.

Doña Purificación y don Manuel Pita López.

Don Manuel Acevedo Conde.

Asociación de Vecinos San Martín de Xubia-O'Couto.

Don Xoan Manuel Montero Díaz.

Don Domingo Arzúa Vázquez.

ADEGA (Asociación para la Defensa Ecológica de Galicia).

Don José María Serantes Cobas como Presidente de la Asociación en Defensa de derechos frente al trazado de la autovía Fene-Ferrol y vía rápida entre el Couto y la Gándara.

Don José María Serantes Cobas y 187 personas más.

Don Manuel Díaz García y 309 personas más.

Doña María Vidal Martínez y siete personas más.

Don Manuel Tejido Iglesias y 12 personas más.

Los aspectos más significativos de las alegaciones presentadas son los siguientes:

La Consellería de Política Territorial Obras Públicas e Vivienda de la Xunta de Galicia propone que se realice un estudio más profundo del enlace de la carretera C-642 con el vial de enlace O'Couto intersección de Ponto.

RENFE propone la supresión de un paso a nivel situado fuera de la zona del proyecto y recuerda las condiciones que tienen que cumplir los pasos que atraviesan el ferrocarril.

La Delegación del Ministerio de Defensa en A Coruña señala la afección del proyecto a una tubería de conducción de agua que, sin embargo, no es afectada por el presente proyecto sino por el proyecto del tronco de la autopista, donde el problema ha sido completamente resuelto.

La Autoridad Portuaria de Ferrol-San Ciprián resalta la importancia de la construcción de los viales de conexión, informando favorablemente el proyecto y encareciendo su pronta ejecución. Sugiere la conveniencia de proyectar una única estructura para la carretera y el ferrocarril en el cruce de las marismas de la ría junto a Megasa en la zona de servicio del puerto.

La Unión de Empresarios de Ferrol e Comarca considera imprescindible la realización del proyecto y solicita una justa valoración de los bienes expropiados.

La Cámara Oficial de Industria, Comercio y Navegación de Ferrol presenta una alegación en los mismos términos que la anterior.

El Concello de Narón solicita que la autopista y el ferrocarril utilicen el mismo puente para cruzar la ría de Ferrol y que el trazado del ferrocarril se ajuste al de la autopista. También solicitan la construcción de un falso túnel en una zona pública de O'Couto, que se trate los proyectos del tronco de la autopista y de los viales de forma unitaria y que se valoren los bienes expropiados con los valores más próximos posibles a los del mercado.

Don Ricardo Rico Lavandeira en representación de autoescuelas Ferrolterra solicita que se modifique el trazado del enlace Freixero acceso polígono Río do Pozo de forma que no afecte a la finca en que se realizan los exámenes para la obtención del permiso de conducir.

Doña Elena Alonso Moreno y don Joaquín Martínez Díez en representación de «Xubia Mar, Sociedad Limitada» alegan que sus fincas están mal representadas en el plano del proyecto y solicitan que se subsanen los errores.

Doña María Teresa Acción Fernández, propietaria de dos fincas afectadas por el trazado cuestiona la utilidad pública del proyecto y señala la posible afección de la carretera al monasterio de San Martino de Xubia.

Doña Purificación y D. Manuel Pita López solicitan un acceso directo a su explotación industrial desde la glorieta intermedia del vial enlace Freixero acceso sur polígono Río do Pozo.

Don Manuel Acevedo Conde solicita la modificación del trazado por afectar a una finca de su propiedad con edificaciones.

La Asociación de Vecinos San Martín de Xubia-O'Couto considera muy negativo el impacto ambiental social y económico del proyecto y que no se justifica el interés general, solicitando que se anule el proyecto.

Don Xoan Manuel Montero Díaz se expresa en los mismos términos que la Asociación de Vecinos San Martín de Xubia-O'Couto.

Don Domingo Arzúa Vázquez alega que la solución adoptada para el tronco de la autopista no cumple las condiciones de la declaración de impacto ambiental por no cruzarse en viaducto el río Freixeiro y que existe un grave peligro de inundaciones, presentando dos soluciones alternativas. También crítica el paso por el río Freixeiro del vial de enlace Freixeiro acceso sur polígono Río do Pozo, proponiendo, para este caso, una solución en viaducto que cumpliría con las condiciones ambientales aprobadas para el río Freixeiro y mejoraría la permeabilidad territorial evitando que varias fincas se queden sin acceso con la construcción de los viales. Propone un determinado punto de acceso de dos fincas a los ramales de conexión, y solicita, en base al convenio urbanístico suscrito entre el Concello de Narón y los propietarios de la finca Arzúa que no sea de aplicación la prohibición de edificar en los 25 metros de la zona de servidumbre de la carretera.

ADEGA presenta cinco alegaciones. Las dos primeras se refieren al tronco de la autopista y, por tanto, no son objeto del presente proyecto. La tercera hace referencia al vial de enlace O'Couto intersección do Ponto que dice que su construcción produciría un importante impacto ambiental e infringiría varios artículos del Reglamento de la Ley de Costas por ocupar zonas de servidumbre de protección del dominio público marítimo-terrestre. Proponen alejar de la costa el trazado, construir pasos para fauna bajo la carretera, considerar la incidencia sobre la desembocadura del arroyo do ponto, construir una sola calzada, implantar pantallas vegetales con árboles autóctonos y regenerar y reforestar las zonas afectadas por las obras. La cuarta alegación se refiere al vial carretera de la Trinchera enlace O'Couto y se señalan las mismas recomendaciones que en la alegación anterior añadiendo además la posible afección de la construcción al monasterio de Cuoto y la gran pérdida de vegetación que producirá la construcción de la glorieta de La Gándara. La quinta hace referencia al enlace de Freixeiro y el impacto que producirá el terraplenado sobre el río Freixeiro, señalando que se podrían infringir determinados artículos de la Ley de Aguas.

Don José María Serantes Cobas como Presidente de la Asociación en defensa de derechos frente al trazado de la autovía Fene-Ferrol y vía rápida entre el Couto y la Gándara presenta seis alegaciones.

En su primera alegación relativa a la tramitación del procedimiento señala cual debe ser el procedimiento que debe seguir la Dirección General de Carreteras para la construcción de los viales de conexión. Considera

que primero debe hacerse un estudio previo, luego un estudio informativo con el trámite de información pública, a continuación un proyecto que incluya el estudio de impacto ambiental y ambos ser sometidos conjuntamente al trámite de información pública y finalmente se debe formular la declaración de impacto ambiental. En definitiva, considera que el estudio de impacto ambiental debe hacerse a la vez que el proyecto y no formar parte del estudio informativo.

En su segunda alegación crítica aspectos sustanciales del proyecto. Considera que se debe afectar lo menos posible a los núcleos de población y solicita que se estudie un nuevo acceso a Ferrol, por el noroeste por la zona del polígono Río do Pozo bordeando la ría. En el segundo punto de esta alegación considera que la afección que producirá la construcción de la autopista es global y que puede dar lugar al traslado de poblaciones. Posteriormente considera que los costes financieros del proyecto, incluido expropiaciones, son muy superiores a los de trazados alternativos. También, y según su opinión, se producirán unos altos costes sociales, se trata de un proyecto irracional y contrario a la planificación urbanística vigente. También señala que se producirá una agresión al patrimonio histórico-artístico, y que no se ha realizado ningún tipo de prospección arqueológica. Por último, señala que se pretende favorecer a una empresa eléctrica y a una empresa industrial y realiza unas descalificaciones del proyecto de tipo general e insiste en la ventaja del trazado alternativo atravesando el polígono industrial Río do Pozo.

La tercera alegación se refiere a los aspectos medioambientales afectados por el proyecto. Expone las deficiencias que tiene un estudio de impacto ambiental realizado en base a los datos de un estudio informativo y no de un proyecto. Critica el contenido de la declaración de impacto ambiental de 21 de diciembre de 1995, relativa al tronco de la autopista, detalla las afecciones que a su juicio se producirán sobre la población, fauna, flora, suelo, aire, agua, clima, paisaje y patrimonio histórico-artístico y finalmente realiza una serie de consideraciones descalificando el proyecto.

Las tres últimas alegaciones (alegaciones cuarta A, cuarta B y cuarta C) son relativas a factores específicos del núcleo La Faisca-O'Cuoto, del barrio del Cornide y del barrio de la Gándara.

Don José María Serantes Cobas y 187 personas más presentan otra alegación que es exactamente igual que la anterior excepto en que la alegación cuarta solamente hace referencia a los factores específicos del barrio de la Gándara.

Las alegaciones de don Manuel Díaz García y 309 personas más se refieren al primer tramo del vial de conexión carretera de la Trinchera enlace O'Cuoto, dicen que se producirá el desalojo de más de 100 familias, además de afectar a locales comerciales y bienes diversos. Consideran muy baja la valoración que realiza el proyecto de las expropiaciones y que no existe interés general para la construcción del tramo entre la carretera de la Trinchera y la Gándara, siendo suficiente con el tramo entre La Gándara enlace O'Couto, para dar salida al polígono industrial de la Gándara, ya que desde la glorieta de La Gándara se conectaría con la avenida del Mar y con la avenida principal del polígono de doble carril, y a su vez, con la carretera N-621.

Doña María Vidal Martínez y siete personas más presentan unas alegaciones idénticas a las anteriores.

Don Manuel Tejido Iglesias y 12 personas más se oponen al proyecto de construcción de los viales y señalan que no se ha actuado de buena fe, ni se han respetado los principios de transparencia y participación por publicarse el anuncio de información pública en el «Boletín Oficial del Estado» de 30 julio, día previo al inicio de las vacaciones del mes de agosto. También señalan que se ha producido una transformación del proyecto original transformándose una vía rápida en un ramal de autovía por acuerdo del Consejo de Ministros, sin cumplir lo especificado en el artículo 9 del Reglamento de Carreteras, lo que considera produce la nulidad del proyecto. También considera que se debe producir la nulidad del proyecto por dividirse en dos fases (tronco y viales), lo que consideran que es un único proyecto, haciendo referencia al Reglamento General de Contratación del Estado y a la orden de estudio para demostrar la nulidad de la actuación. El estudio de impacto ambiental también lo consideran nulo porque infringe la ley de Costas. Proponen el acceso por el noroeste a Ferrol, y aluden a que el proyecto actual afecta a unas 100 viviendas, incide sobre el Plan General de Ordenación Urbana de Narón y produce un gran impacto sobre el paisaje. También señalan el gran impacto que producirá el movimiento de tierras durante la construcción y acaba solicitando la nulidad del proyecto y que se estudie un trazado alternativo por el noroeste.