

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

20618 *Resolución de 19 de septiembre de 2023, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del «Anteproyecto de vial de conexión entre la autovía AC-14 (enlace de A Zapateira) con la autopista AP-9 en la provincia de A Coruña».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 4 de junio de 2020, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria del «Anteproyecto de vial de conexión entre la autovía AC-14 (enlace de A Zapateira) con la autopista AP-9 en la provincia de A Coruña», remitida por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como promotor y órgano sustantivo.

Alcance de la evaluación

La presente evaluación se realiza para el nivel de detalle correspondiente a un anteproyecto, según lo dispuesto en los artículos 11 y 13 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras. La adecuada evaluación de algunos impactos ambientales del proyecto constructivo que, posteriormente, desarrolle este anteproyecto requiere que el promotor realice análisis adicionales adecuados a su superior nivel de detalle, que informe de los resultados a las Administraciones públicas afectadas y que considere las aportaciones de éstas, en caso de haberlas, para la definición final del proyecto constructivo, previa a su aprobación por el órgano sustantivo.

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor y se pronuncia sobre los impactos asociados al anteproyecto, así como los efectos sobre los factores ambientales derivados de su vulnerabilidad. Asimismo, incluye el proceso de participación pública y consultas.

Queda excluido de la presente tramitación el denominado «camino de servicio de conexión local», incluido con posterioridad al inicio de la evaluación ambiental como respuesta del promotor a una alegación del Ayuntamiento de Culleredo, al no constar en el expediente la evaluación de sus impactos ambientales, ni estar incluido en el estudio de impacto ambiental, o en apéndice, anexo o adenda del mismo.

Esta evaluación no se extiende a los ámbitos de la seguridad y salud en el trabajo, la seguridad vial o la seguridad de las instalaciones eléctricas u otro tipo de equipos que posean normativa reguladora e instrumentos específicos.

1. Descripción y localización del proyecto

El objeto del anteproyecto consiste en la definición, a este nivel de estudio de carreteras, de un ramal de enlace entre la AC-14 en el actual enlace de A Zapateira y la autopista AP-9 en el entorno del P.K 4+000, con características de autovía (AV-80) y una longitud aproximada de 1,4 km con dos calzadas de dos carriles de 3,5 m de anchura, en ramal de doble sentido, así como una calzada, de 3,50 m de anchura, en ramales de sentido único, todos ellos con arcenes exteriores de 2,5 m y arcenes interiores entre 1-1,5 m.

El nuevo vial tiene el objetivo de contribuir a la reducción de los problemas de congestión de tráfico en las horas punta de entrada y salida de la ciudad de A Coruña,

actualmente muy congestionadas, descargando al máximo posible de tráfico a la autovía urbana AC-11, y completar el mallado de la red de accesos a la ciudad, toda vez que este vial es transversal a las dos vías de mayor rango (AC-14 y AP-9) que dan acceso a la misma. Con el nuevo ramal, se atenderá a la demanda de circulación en las mejores condiciones de servicio posibles, lo que redundará en la optimización de la explotación del conjunto viario.

El ramal de conexión AC-14/AP-9 objeto de estudio está incluido dentro del Plan Sectorial de la red viaria de A Coruña, Arteixo, Culleredo, Cambre, Oleiros, Sada y Bergondo como plan sectorial de incidencia supramunicipal aprobado en fecha 9 de septiembre de 2004, dentro del cual la actuación fue denominada como «Vial 18». Además, la actuación está incluida en el Plan de Infraestructuras y Vivienda 2012-2024 (PITVI), que prevé, entre otras, una serie de actuaciones para el modo de transporte por carretera en entornos urbanos.

2. Tramitación del procedimiento

Con fecha 26 de junio de 2014, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, resuelve el sometimiento a evaluación de impacto ambiental ordinaria, con comunicación del alcance del estudio de impacto ambiental del «Proyecto de trazado y construcción del vial de conexión de la autovía AC-14 (enlace de A Zapateira) con la autopista AP-9», dado que podría tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

De conformidad con el artículo 36 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia somete a información pública el anteproyecto y el estudio de impacto ambiental (en adelante EsIA), mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado», publicado con fecha 9 de enero de 2019, además de su exposición en los tabloneros de edictos de los Ayuntamientos de Culleredo y de A Coruña. Durante el trámite, se reciben 13 alegaciones de particulares y 17 alegaciones de entidades privadas, finalizando el expediente de información pública el 1 de junio de 2020.

Simultáneamente, son consultadas las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas recogidas en el Anexo I, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 37 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Con fecha 4 de junio de 2020, tiene entrada el expediente en esta Dirección General, tras cuyo análisis, se realiza requerimiento al órgano sustantivo, el 30 de junio de 2020, para que incorpore los informes de Augas de Galicia, de la Dirección Xeral de Saúde Pública de la Xunta de Galicia y de la Dirección Xeral de Emerxencias e Interior de la Xunta de Galicia, en virtud del artículo 40.1 de la citada Ley, que se reciben, con fecha 28 de octubre de 2020, el informe de Augas de Galicia y, 20 de septiembre de 2021, el informe de la Dirección Xeral de Saúde Pública de la Xunta de Galicia.

Con fecha 9 de marzo de 2022, tiene entrada información adicional del promotor que completa formalmente el expediente, incluyendo el informe de la Dirección Xeral de Emerxencias e Interior de la Xunta de Galicia, así como los informes recibidos previamente. Asimismo, incluye una modificación del anteproyecto, denominada «camino de servicio de conexión local» con características de carretera convencional (calzada de doble sentido), respecto del que únicamente se incluía, previamente, un mapa.

En aplicación del apartado 2 del artículo 38 de la Ley de evaluación ambiental, el promotor concluye en su documentación que no es necesario realizar un nuevo trámite de información pública, sin detallar las características técnicas del camino de servicio, ni incorporar al EsIA las actuaciones a realizar, terraplenes y desmontes necesarios, movimientos de tierra previstos, superficie de calzada, hábitats afectados, etc.

Ante estas carencias y atendiendo a que la modificación introducida no resulta determinante para la consecución del objeto del proyecto original, este órgano ambiental resuelve su exclusión de la presente evaluación ambiental.

A lo largo de esta tramitación ambiental, se han recibido numerosas alegaciones y requerimientos de información por parte de diversas personas interesadas y entidades de diversa índole. Este órgano ambiental ha dado respuesta a las peticiones recibidas.

Con la información obrante en el expediente, se formula la presente declaración de impacto ambiental.

3. Análisis técnico del expediente

A. Análisis de alternativas.

El EsIA contempla cuatro alternativas, además de la alternativa cero o de no actuación, siendo ésta descartada, entre otros motivos, por no adecuarse al plan de inversiones a medio y largo plazo establecido en el PITVI, ni al Plan Sectorial de la red viaria de A Coruña, Arteixo, Culleredo, Cambre, Oleiros, Sada y Bergondo. En las alternativas, sólo se describe el tronco principal, ya que la descripción de los enlaces y los ramales es similar en las distintas alternativas.

La alternativa 1 norte desarrolla un trazado rectilíneo en sentido NW-SE, que discurre entre la calle Roma - Aguaceros, al norte del trazado y el complejo formado por la residencia universitaria Rialta y el complejo geriátrico Orpea, que quedaría al sur del corredor. Frente al complejo geriátrico, desde el P.K 0+400 y con una longitud de 140 m, discurre un tramo del vial en falso túnel (denominado falso túnel de A Laxe). Prosigue con dicha alineación hasta alcanzar la altura del campo de fútbol de A Laxe, donde tras un recorrido próximo al kilómetro, gira hacia el norte y posteriormente al Este para entroncar con la AP-9 a la altura aproximada del punto kilométrico 4+000. Supone un desarrollo longitudinal aproximado de unos 1,4 km.

La alternativa 2 sur se dispone en paralelo y al sur del corredor de la alternativa 1 norte, discurriendo a lo largo del espacio existente entre el complejo formado por la Residencia Universitaria Rialta y el Complejo Geriátrico Orpea, que quedaría al norte del corredor y la urbanización Mansosol, que quedaría al sur del corredor. Mantiene un desarrollo paralelo al del anterior corredor hasta que, superado el ámbito de la residencia universitaria y geriátrico, gira hacia el NE para entroncar con el corredor de la Alternativa 1 a la altura del lugar de A Laxe. A partir de dicho punto, el desarrollo coincide con el corredor de la alternativa 1.

La alternativa 3 túnel mantiene, prácticamente, todos los elementos de trazado de la alternativa 1 norte, pero se construye un túnel en el tramo de máxima altura de excavación, entre el P.K 0+200 y el P.K. 1+030. La longitud del trazado es de 1.251 m. La longitud total de la traza en túnel es de 800 metros.

La alternativa 4 viaducto discurre a lo largo del estrecho corredor confinado entre la residencia universitaria Rialta y el complejo geriátrico Orpea, que quedan al norte, y la urbanización Mansosol, que quedaría al sur del trazado. Partiendo del enlace de A Zapateira (AC-14) desarrolla un trazado que progresa en sentido sur, en terraplén, hasta el P.K. 0+200. Continúa el trazado en sentido SE, en viaducto hasta el P.K. 1+240. Discurre después en terraplén, hasta enlazar en la AP-9 en las proximidades del P.K 3+500, salvando la AP-9 mediante un paso superior con un enlace tipo trompeta.

Para la elección de alternativa, que deberá ser funcional, ambiental, territorial y económicamente viable, se ha realizado un análisis multicriterio. Asimismo, se aporta un análisis de robustez y un análisis de sensibilidad.

La alternativa 1 norte y la alternativa 3 túnel son las mejor situadas en el análisis realizado. A partir de los resultados del análisis multicriterio y del estudio de robustez y sensibilidad, se puede concluir que para la construcción del Vial de Conexión entre la AC-14 y la AP-9, la alternativa óptima es la alternativa 1 norte. En esta alternativa, se define que las Zonas de Instalaciones Auxiliares (ZIAs) se ubicarán fuera de las zonas de mayor interés ambiental del territorio: entornos fluviales, elementos de patrimonio cultural, zonas de viviendas, etc. Se definen dos zonas de acopios temporales de tierra vegetal y materiales de obra no asociados a las ZIAs, con una superficie total a ocupar de 4.500 m², al inicio y final del tronco principal.

B. Tratamiento de los principales impactos del proyecto.

B.1 Suelo, subsuelo y geodiversidad.

El EsIA indica que los materiales constituyentes del sustrato implicado en el trazado se encuadran enteramente en los dominios granodioríticos de la zona, que son rocas de tamaño de grano muy variable, de fino a grueso, que se caracterizan por la presencia de fenocristales de feldespato, cuarzo y biotita. Asimismo, existen recubrimientos superficiales que se corresponden con rellenos antrópicos propios de una zona urbanizada.

Respecto a la geomorfología, el EsIA recoge que el modelado predominante en este conjunto de materiales presenta formas de relieve relativamente acusadas, si bien en la zona en la que aparecen, las pendientes son normalmente moderadas con valores entre el 7 y el 15% y un sistema de diaclasamiento vertical y horizontal que favorece la disgregación en bloques y el avance en profundidad de las superficies de alteración. En cuanto a las pendientes, predominan a nivel del valle pendientes de tipo medio (20-35%), que alcanzan valores mayores en determinados ámbitos de ladera, mientras que es a nivel de los altos que lo enmarcan, de cumbres típicamente aplanadas, donde se aprecian los menores valores.

El EsIA indica que en la zona de estudio no consta la existencia de puntos de interés geológico, siendo el más próximo al mismo el C-106 (Depósitos de Vertiente en Santa Cruz), situados en el término municipal de Oleiros, a unos 4,6 km al NE.

Además, recoge que la superficie de ocupación total de las actuaciones será de 111.288 m², de los cuales 29.137 m² serán terraplenes y 37.677 m² serán desmontes. Respecto a los movimientos de tierra necesarios se estiman en 555.211 m³ para los desmontes y 302.599 m³ para los terraplenes, cuyo total se estima que será de 745.364 m³, siendo el volumen restante tierra vegetal disponible (112.446m³).

En lo referente a la gestión de los excedentes de tierras, se incluye en el apéndice VIII un Estudio de Gestión de Residuos, obligatorio por Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. El estudio realiza una estimación de cantidad de residuos generada, tipología, medidas a implementar, operaciones de reutilización y valorización, etc. El volumen total de materiales excedentarios destinados a vertedero estimado es de 193.461 m³, respecto de lo que prevén 14 zonas de vertedero, ubicadas en canteras abandonadas y en explotación, con capacidad suficiente para acoger estos materiales.

El EsIA destaca que no se prevé afectar a recursos geológicos de carácter singular ni de interés económico. Asimismo, respecto a la superficie de ocupación y movimientos de tierras, se valora como un impacto irreversible y se estima innecesaria la adopción de medidas correctoras específicas, fuera de la adopción de medidas preventivas para reducir a lo estrictamente necesario las ocupaciones asociadas tanto a las obras, como a las instalaciones auxiliares de las mismas. En consecuencia, se estima que la magnitud del impacto es compatible.

El impacto sobre el relieve sería permanente e irreversible y parcialmente recuperable, mediante la adopción de las medidas de integración visual que se prevé aplicar tanto al trazado como a los vertederos. Dada la entidad de las actuaciones que dan origen al impacto, así como las dificultades técnicas y de diseño para un mejor encaje de los trazados con el relieve actual, se estima necesaria y precisa la adopción de medidas correctoras dirigidas tanto a la recuperabilidad de tierras vegetales al máximo posible, como a una adecuada gestión de sobrantes de movimientos de tierras y procedencia de préstamos, entre otras medidas. Se considera este impacto como moderado medio.

El impacto sobre el suelo se considera permanente, y parcialmente, recuperable y reversible. Entre las medidas propuestas para la protección y conservación de suelos, destaca la delimitación de los perímetros de actividad de las obras, así como la recuperación de la capa superior de tierra vegetal y su posterior reextensión sobre los terrenos afectados. La valoración final del impacto es moderado bajo.

Respecto a los procesos de transporte de materiales con destino a vertedero, el EsIA indica que el efecto causado es reversible y recuperable, pudiendo ser corregido por sí mismo en cuanto cese la acción, aplicándose además medidas como la cubrición de camiones con lonas o semejantes y el lavado de ruedas a la salida de las obras.

La Dirección Xeral de Calidade Ambiental e Cambio Climático de la Xunta de Galicia incluye una serie de recomendaciones respecto a los movimientos de tierras y la selección de ubicación de las instalaciones auxiliares, emisión de polvo y partículas, etc., que el promotor ha considerado en el EsIA.

La Dirección Xeral de Saúde Pública de la Xunta de Galicia incluye una serie de consideraciones relativas a la posible presencia de productos peligrosos y la gestión de residuos que han sido recogidas como condiciones 2 y 3 en la presente resolución.

B.2 Hidrología superficial y subterránea.

El EsIA indica que la red hidrográfica de la zona viene configurada por la cuenca del río Mero. Las actuaciones quedan asociadas a la vertiente izquierda del rego do Castro, afluente del rego da Trabe cuyo recorrido drena la vertiente Norte del Monte de A Zapateira, mientras que el Trabe drena la vertiente Sur. La actuación prevista no cruza ningún cauce permanente ni línea de drenaje de entidad y los cauces interceptados se asocian a cabeceras de vaguada asociadas a un afluente del rego do Castro.

Además, señala que la posibilidad de aparición de agua a distintas profundidades se encuentra asociada a zonas de fractura con relleno posterior. En los reconocimientos realizados no se ha detectado la presencia de nivel freático, al menos hasta las profundidades alcanzadas. No obstante, en diversos taludes se ha comprobado la circulación de agua a través de diversas fracturas. El EsIA cita que, según el Plan Hidrológico de Galicia Costa, no existen captaciones para abastecimiento en el ámbito de los trazados, si bien podrían existir fuentes, pozos o manantiales, que al ubicarse las actuaciones en una zona de cabecera de cuencas, podrían verse afectados.

Asimismo, incluye una revisión del inventario de humedales de Galicia, e indica que no existe ninguno en el ámbito del anteproyecto, siendo el más próximo el asociado a la ría de O Burgo, a unos 2,75 km aguas abajo de la zona de actuación.

Respecto a los impactos durante la fase de construcción, cabe destacar que las afecciones a los cauces interceptados se producirán sobre la calidad de las aguas asociadas a los arrastres de tierras y/o otros materiales empleados en obra a través de fenómenos de escorrentía. Se proponen, entre otras medidas, la impermeabilización del suelo en las zonas de instalaciones auxiliares, la posible construcción de una balsa de decantación, la instalación de barreras de sedimentos, sistemas de control de arrastres (cunetas), así como alejar las ZIAs de los cauces.

El EsIA indica que el impacto sobre las aguas superficiales por intercepción de cauces se solventa con la construcción de 6 obras de drenaje transversal (ODT) planteadas con tubos de 1800 mm de diámetro, que presentan un adecuado dimensionamiento destinado a mantener la continuidad de los cauces interceptados. Asimismo, recoge que el diseño de las ODTs asegura la ausencia de interferencias respecto a la circulación de las aguas y cambios en lo que se refiere a los fenómenos de erosión, transporte y sedimentación.

El EsIA valora los impactos sobre las aguas superficiales y subterráneas en conjunto como compatibles.

Respecto a las aguas subterráneas, la valoración del impacto se ha analizado mediante la integración ponderada de los factores del anteproyecto que inciden sobre ello, que son la entidad de túneles y la entidad de desmontes. La conclusión final de valoración de la magnitud de este impacto es que para la alternativa elegida resulta compatible.

Por último, el EsIA recoge la valoración del impacto sobre los humedales, ausentes en todo el ámbito del anteproyecto. Reflejan la posibilidad de impactos indirectos sobre la ría de O Burgo a través de la red fluvial, por lo que la valoración es común respecto de

los impactos sobre la calidad de las aguas. En conclusión, el EsIA valora este impacto como compatible.

La Dirección Xeral de Patrimonio Natural de la Xunta de Galicia indica que la actuación afectará a zonas de la cabecera del Rego do Castro y vaguadas con agua intermitente. Asimismo, respecto al inventario de humedales de Galicia creado por el Decreto 127/2008, de 5 de junio, por el que se desarrolla el régimen jurídico de los humedales protegidos y se crea el inventario de humedales de Galicia, destaca que el proyecto no atravesará ningún humedal.

Augas de Galicia informa que se producirá afección sobre la zona de policía del canal innominado con ID 950140079087; que el ámbito de actuación no está afectado por ningún Área con Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSI); y concluye que no es previsible que la actuación pueda causar impactos ambientales significativos sobre el medio hídrico. No obstante, señala que se deberán tener en cuenta en el proyecto constructivo todas las consideraciones del informe y garantizar, en todo caso, el cumplimiento de la legislación vigente en materia de aguas, especialmente en el Reglamento de Dominio Público Hidráulico y en la normativa del Plan Hidrológico Galicia-Costa, en todo lo que le sea de aplicación. El promotor contesta que se tendrán en cuenta las consideraciones del organismo en fases posteriores del proyecto, habiendo matizado en la presente resolución la modelización hidrológico-hidráulica como condición 4 y aquellas para evitar los posibles arrastres de tierras en la fase de construcción a las aguas superficiales como condiciones 5, 6 y 7.

El Ayuntamiento de Culleredo indica que el proyecto constructivo deberá incluir un proyecto de drenaje definido con el suficiente nivel de detalle para garantizar que no se produzcan afecciones en los puntos de desagüe, e incluye una serie de puntos concretos de especial interés. El promotor contesta que tendrá en cuenta todos los aspectos recogidos por el Ayuntamiento de Culleredo en las fases posteriores del proyecto.

B.3 Atmósfera y cambio climático.

El EsIA incluye el cálculo de la huella de carbono asociada al proceso constructivo. Constituye una primera aproximación de la huella de carbono de una obra de construcción de carretera en fase de diseño y comprende las emisiones emitidas por la maquinaria de construcción en la obra por uso de combustible, así como las emisiones que tienen lugar fuera de la obra pero que están indirectamente ligadas a la actividad, como la producción de materiales de construcción como el cemento. En total, se prevé la emisión de 16.452.150,17 kg CO₂ eq. Se considera que al ubicarse el proyecto en un ámbito periurbano sometido a una más que notable presión antrópica, derivada tanto de la aglomeración urbana de A Coruña, como de la profusa red viaria que lo enmarca, no cabe prever que el efecto sea relevante. Respecto al impacto de emisiones contaminantes en fase de explotación, el EsIA incluye un análisis de distintos contaminantes atmosféricos, concluyendo que la magnitud del impacto es moderado bajo.

Entre otras medidas, se plantean riegos periódicos y reducción de la velocidad de circulación en la obra, además de medidas ya descritas en el apartado de suelo, subsuelo y geodiversidad.

La Dirección Xeral de Saúde Pública de la Xunta de Galicia incluye una consideración respecto de la valoración de la contaminación atmosférica que ha sido recogida como condición 9 en la presente resolución.

B.4 Ruido.

Según el EsIA, las principales fuentes de contaminación acústica de la zona, conforme señalan los «Mapas Estratégicos de Ruido (2016)», se corresponden con la red de calles y carreteras asociadas a la aglomeración urbana de A Coruña, que suponen que la zona norte y noroeste del ámbito de estudio en el enlace con la AC-14 soporten niveles de presión sonora diarios (Lden) que oscilan entre los 55 dB y los 75 dB, mientras que los

correspondientes al periodo nocturno (Lnight), lo hacen entre los 50 dB y los 70 dB. Respecto a la incidencia de la Autopista AP-9, según los mapas estratégicos de ruido disponibles, genera unos niveles de presión acústica que suponen que, aproximadamente en una banda de 200 m de anchura, se soporten niveles $L_{den} \geq 65$ dB y $L_{night} \geq 55$ dB en un ámbito aproximadamente coincidente con el tramo final de todas las soluciones, es decir, con la zona en la que se dispone el enlace del nuevo vial con la AP-9.

Además, se incluye como apéndice II un estudio de ruido del año 2013, el cual concluye que, para el ámbito territorial donde se plantea el proyecto, existen niveles acústicos propios de un ambiente periurbano, notablemente urbanizado y dotado de una profusa red viaria, entre la que destaca la presencia de dos grandes infraestructuras de transporte que lo enmarcan (AP-9 y AC-14), correspondiéndose la zona central-meridional del ámbito con la que soporta menores niveles de presión acústica en la actualidad.

El impacto acústico en fase de construcción se producirá por la ejecución de la propia infraestructura, así como los movimientos y uso de la maquinaria necesaria. Por ello, se considera un impacto reversible y recuperable. Se aplican unas medidas preventivas de carácter general, como el uso de compresores y perforadoras de bajo nivel sónico, la realización de las revisiones y labores de mantenimiento en la maquinaria necesarias para asegurar una emisión de ruido dentro de los niveles establecidos en la legislación y limitación del horario de actividad de la obra, no realizándose entre las 22:00-8:00. Concluye que no es necesario aplicar medidas correctoras teniendo en cuenta los resultados obtenidos del Estudio Acústico, la temporalidad de la acción causante del impacto y la distancia a que se encuentran las zonas habitadas más próximas.

Como resultado de las estimaciones realizadas y asociadas a la definición actual (anteproyecto) de las soluciones estudiadas, se identifican una serie de ámbitos potencialmente afectados por la incidencia acústica en la fase de explotación de los trazados, a los cuales se asocian una serie de viviendas y centros docentes, para los que se superan los valores límite de inmisión. Como medida correctora, se establece la instalación de 11 tramos de pantallas acústicas, con una altura media de 3 metros y una longitud apantallada total de 2868 m. Con los cálculos realizados y la propuesta de pantallas acústicas, el EsIA garantiza que durante la fase de explotación la nueva infraestructura no ocasionará niveles de ruido por encima de los legalmente establecidos ni aumentará los niveles de ruido existentes en la actualidad.

Igualmente, en las conclusiones del estudio se recomienda que durante la redacción del proyecto de construcción del nuevo vial de conexión, se lleve a cabo un estudio acústico más detallado y riguroso debido a que se dispondrá de mayor precisión en el trazado. Según el EsIA, la magnitud del impacto acústico en esta fase es compatible.

B.5 Flora, vegetación y hábitats de interés comunitario (HIC).

El EsIA incluye una descripción de la vegetación y usos del suelo en la zona. Fundamentalmente los usos dominantes en la zona de proyecto son los asociados a usos urbanos, como zonas industriales, comerciales, de servicios y urbanizaciones, incluyendo la red de infraestructuras asociadas. Las comunidades o formaciones vegetales dominantes reflejadas en el EsIA son la comunidad de las riberas fluviales (zonas riparias), bosques caducifolios, matorrales (piornales y brezales), bosques artificiales (principalmente eucaliptales y pinares) y tierras de labor (cultivos forrajeros, prados y cultivos anuales). El promotor ha incluido una valoración del interés ambiental de estas comunidades vegetales en base a cuatro variables (complejidad de las comunidades, naturalidad, rareza y singularidad), concluyendo que la comunidad de las riberas fluviales y los bosques caducifolios tienen un interés alto, los matorrales un interés medio, los bosques artificiales un interés bajo y las tierras de labor un interés muy bajo.

El EsIA no identifica la presencia de ningún HIC en la zona de actuación según las fuentes documentales oficiales disponibles, únicamente identifica la presencia en las

proximidades del HIC 4030 «Brezales secos europeos». Tampoco identifica la presencia de flora protegida, amenazada o de interés en la zona de actuación.

Respecto a los impactos sobre la vegetación, el EsIA incluye una descripción de las superficies afectadas para los distintos tipos de vegetación identificada y presente en el ámbito del proyecto, resultando en 1996,76 m² para bosques caducifolios, 50841,07 m² para matorrales, 453,05 m² de pinares, 17950,33 m² de eucaliptales, 4852,57 m² bosques mixtos forestales, 7285,44 m² tierras de labor y 27908,78 m² zonas urbanizadas. Se destaca que no se presenta afección sobre bosques de ribera y que el impacto se concentra sobre las comunidades vegetales de medio y bajo interés. En conclusión, la valoración global del impacto sobre la vegetación se considera compatible.

Respecto a los impactos sobre HIC, a pesar de no constar su presencia en el ámbito de estudio, indica que algunas comunidades vegetales presentes se pueden asimilar a HIC. Este impacto se valora como compatible.

El EsIA recoge, entre otras medidas, evitar la tala de ejemplares arbóreos que, aun estando en la zona de obras, no se encuentren dentro de la ocupación de la plataforma, el control de especies invasoras, etc.

La Dirección Xeral de Patrimonio Natural de la Xunta de Galicia indica que el EsIA recoge inventarios florísticos de zonas que no corresponden a Galicia, si bien informa que el proyecto no discurrirá por ninguna tesela con hábitats de interés comunitario y/o prioritario. Asimismo, incluye una serie de recomendaciones que el promotor considera que han sido reflejadas en el EsIA en su totalidad. Las referentes sobre las especies exóticas invasoras han sido recogidas como condiciones 15 y 16 en la presente resolución.

B.6 Fauna y conectividad.

El EsIA incluye una descripción de las comunidades de vertebrados existentes en el ámbito de estudio, estableciendo la distribución espacial de las especies en el territorio a través de «unidades homogéneas» o biotipos para la fauna e informando de aquellas especies de interés (por su distribución, estatus de protección o científico). Estos biotipos se delimitan con base en el estudio de la vegetación de la zona atendiendo, sobre todo, a su cobertura y complejidad estructural y considerando igualmente la geomorfología del territorio. Por tanto, se definen comunidades asociadas a las unidades de vegetación del apartado B.5., a saber la comunidad asociada a las riberas fluviales, la comunidad asociada al bosque caducifolio, las comunidades asociada a los pinares, las comunidades asociadas al matorral, las comunidades asociadas a las tierras de labor, así como la comunidad asociada al medio antrópico. Al igual que las comunidades vegetales, en el EsIA se establece el interés ambiental de las comunidades faunísticas indicadas. En este caso, se definen con base en el interés ambiental de los biotipos establecidos en la vegetación, la conectividad de esos biotipos y la singularidad o interés de las especies presentes. Al igual que para la vegetación, en el EsIA se relacionan estos impactos con las ocupaciones asociadas a las operaciones de creación de trazado, vertederos, ZIAs, accesos, etc. Entre otras medidas para la protección de la fauna, se propone la limitación de obras y desbroces entre marzo y junio para superficies asociadas a medios húmedos y/o cubiertas por matorral o arboladas. Además, se limitará la velocidad de circulación por pistas y caminos de acceso a la obra a 30 km/h. El EsIA considera la magnitud del impacto como compatible.

Entre las especies identificadas en el ámbito de estudio, únicamente cuenta con Plan de Recuperación aprobado, la subespecie lusitánica del escribano palustre (*Emberiza schoeninclus* subsp. *lusitanica*), incluido en la categoría «en peligro de extinción» en el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEAA) y en el Decreto 88/2007, de 19 de abril, por el que se regula el Catálogo gallego de especies amenazadas (CGEA). Se indica que el proyecto no se solapa con el ámbito de dicho plan y la zona más próxima, a 1,2 km, es la ría de O Burgo, considerada como «Área Potencial» para esta especie.

Respecto a la conectividad de los biotipos, el EsIA lo define como un factor que es función directa del número de representaciones que tiene el biotipo en el territorio y de la distancia entre ellas, independientemente de la superficie total que ocupa, integrando también su continuidad a lo largo del territorio, lo que se traduce en una medida de su funcionalidad como corredor ecológico. Se concluye que el biotipo de las riberas fluviales sería el único con un interés ambiental alto, los bosques caducifolios y el matorral tendrían un interés medio, los pinares y las tierras de labor tendrían un interés bajo, y el medio antrópico un interés muy bajo.

El EsIA incluye la valoración del impacto de la infraestructura por el efecto barrera sobre la fauna, así como sobre las modificaciones que se pudieran ejercer sobre las pautas de desplazamiento de dichas comunidades en el territorio. Las consecuencias del efecto barrera son, entre otras, el incremento del riesgo de atropello, la reducción de la diversidad genética, la destrucción de enclaves faunísticos, etc. Para valorar este impacto, el EsIA indica que se trata de una zona con gran presencia de carreteras, entramados urbanos, etc., que genera un entorno muy alterado en lo que respecta a vegetación y hábitats disponibles. Así, destaca que la única pérdida de conectividad sería en el eje Norte-Sur, en los posibles desplazamientos entre las zonas de valle donde se localiza el proyecto y el monte de A Zapateira, al sur de la actuación. Indica a su vez que el corredor faunístico principal se asocia a la red fluvial del Castro-Trave, al sur y fuera del ámbito de afección del proyecto. En conclusión, señala que no cabe considerar la existencia de corredores faunísticos interceptados por el trazado. Sin embargo, destaca a estos efectos la intercepción de las cabeceras o vaguadas estacionales subsidiarias del Castro-Trave situadas en el ámbito del Enlace con la AP-9, así como de la cabecera del rego de Castro, ya interceptada actualmente por la AC-14 donde se dispone una ODT que es aprovechada por el Ramal Norte del enlace con la AC-14 de todas las soluciones sin modificaciones.

Respecto a las medidas para corregir el efecto barrera de la infraestructura, se indica que se adaptarán al paso de la fauna los elementos y estructuras disponibles, como el tramo de falso túnel de la alternativa elegida y las ODT a ejecutar. También, se adecuarán arquetas y cunetas longitudinales. Por otro lado, además del cerramiento general para evitar el acceso de animales a las plataformas de circulación de vehículos, se dispondrá un cerramiento específico para vertebrados y otro para anfibios, con dispositivos de escape desde el interior del cerramiento. También se adaptarán los apantallamientos acústicos, en caso de que se opte por pantallas transparentes, con un sistema de barras verticales para evitar colisiones de avifauna. En consecuencia, el EsIA considera la magnitud de este impacto como compatible.

La Dirección Xeral de Patrimonio Natural de la Xunta de Galicia informa que el proyecto se localiza sobre un área de distribución potencial incluida en el plan de recuperación de la subespecie lusitánica del escribano palustre (*Emberiza schoeninclus* L.subsp. *lusitanica*). Sin embargo, manifiesta que en la zona del proyecto no existe hábitat adecuado para la especie. Asimismo, destaca que en el área del proyecto podría aparecer únicamente algún anfibio, como la salamandra rabilarga (*Chioglossa lusitanica*) incluida como «vulnerable» en el CEEA y en el CGEA, la rana patilarga (*Rana iberica*) incluida como «vulnerable» en el CGEA y la rana bermeja (*Rana temporaria*) incluida como «vulnerable» en el CGEA. Por tanto, considera que el proyecto es compatible con la preservación de los valores naturales del entorno siempre que se cumplan una serie de consideraciones. El promotor considera que la totalidad de las mismas aparece reflejada en el EsIA. No obstante, para garantizar la protección de la fauna, se ha recogido como condiciones 19 y 20 en la presente resolución.

B.7 Espacios naturales protegidos y Red Natura 2000.

El EsIA indica que no se localizan espacios Red Natura 2000 ni espacios naturales protegidos en la zona del proyecto. Los espacios Red Natura 2000 más próximos se corresponden con tres Zonas de Especial Conservación (ZEC), denominados respectivamente «Costa da Morte», «Encoro de Abegondo-Cecebre» y «Costa do

Dexo». Además, este último ostenta también la calificación de Monumento Natural y es el más próximo al ámbito (aproximadamente unos 7 Km). El EsIA indica que no procede realizar la cuantificación y evaluación de las repercusiones en la Red Natura 2000, pues no existen espacios Red Natura 2000 que puedan verse afectados, ni directa ni indirectamente, por las actuaciones.

Asimismo, el EsIA indica que el término municipal de Culleredo forma parte de la Reserva de la Biosfera «Mariñas Coruñesas e Terras do Mandeo», de 113.861,57 ha de extensión, dentro de la zona de transición de este espacio.

Respecto del Catálogo Gallego de Árboles Singulares (Decreto 67/2007, de 22 de marzo, por el que se regula el Catálogo Gallego de Árboles Singulares), no es presumible la afección sobre ningún árbol o formación incluida en dicho Catálogo. Los árboles y formaciones singulares más próximos a la zona de estudio se sitúan a más de 4 km.

El EsIA concluye que la magnitud del impacto global es compatible.

La Dirección Xeral de Patrimonio Natural de la Xunta de Galicia confirma que el proyecto no se localiza dentro de ningún espacio natural protegido ni ningún espacio Red Natura 2000. Sin embargo, indica que la parte del proyecto que se incluye en el Concello de Culleredo está incluida en la Reserva de la Biosfera Mariñas Coruñesas e Terras do Mandeo. Los espacios Red Natura 2000 más próximos son «Costa da Morte», «Encoro de Abegondo-Cecebre» y «Costa do Dexo», este último es el más próximo, a unos 7 km del proyecto, por lo que ninguno de ellos se verá afectado ni directa ni indirectamente por las actuaciones a realizar. Asimismo, confirma que no se afecta a ningún árbol o formación incluida en el catálogo gallego de árboles singulares, regulado por el Decreto 67/2007, de 22 de marzo.

La Dirección Xeral de Calidade Ambiental e Cambio Climático de la Xunta de Galicia destaca que ninguno de los tres espacios Red Natura 2000 identificados se verá afectado por las actuaciones previstas, ni directa ni indirectamente.

B.8 Paisaje.

El EsIA incluye, en cumplimiento de la Ley 7/2008, del 7 de julio, de protección del paisaje de Galicia, un estudio de impacto e integración paisajística (EIIP) como apéndice III y un anteproyecto de integración paisajística como apéndice IV. La zona de estudio se incluye dentro de las unidades del paisaje recogidas por el Plan de Ordenación del Litoral (POL) «Unidad del Paisaje A Coruña» en el ámbito del enlace con la AC-14 y el tramo inicial del vial, y la «Unidad del Paisaje Rego de Castro», el resto del vial y el enlace con la AP-9.

El promotor valora la calidad y fragilidad visual analizando los factores de vegetación y relieve, ponderando ambos factores para otorgarle mayor importancia a la vegetación. La valoración se realiza con categorías numéricas agrupadas en 5 niveles (muy baja, baja, media, alta y muy alta). Respecto a la calidad visual, indica que la mayor parte de la superficie estudiada se encuentra en zonas de calidad paisajística de valor muy bajo. En cuanto a la fragilidad visual, el promotor indica que más del 50% de la superficie afectada se ubica sobre zonas de fragilidad del paisaje muy bajo. Como valoración final, el promotor destaca que en el ámbito de estudio no se detectan superficies de calidad paisajística en clases de calidad alta o muy alta.

El promotor también realiza un análisis de intervisibilidad basado en cuencas visuales, utilizando 16 puntos de observación a lo largo del vial.

Respecto a los impactos, se valora la incidencia sobre el relieve, la incidencia acústica asociada a la explotación, la incidencia de superficies desnudas y/o afectadas por las obras y la intervisibilidad en función de la valoración final del paisaje. El EsIA considera el impacto sobre el paisaje como compatible. En este sentido, el promotor plantea la adopción de medidas de integración paisajística a través de las plantaciones, siembras e hidrosiembras que permitirán la restauración de las distintas actuaciones del proyecto, como terraplenes, desmontes, ZIAs, etc.

El Instituto de Estudios do Territorio de la Xunta de Galicia indica que el EsIA incluye un Estudio de impacto e integración paisajística (EIIP) como apéndice III y un anteproyecto de integración paisajística como apéndice IV, que contienen:

- Un estudio de ámbitos visuales afectados por el proyecto que contempla la definición, descripción y valoración de los mismos, con referencia a la calidad y fragilidad visual.
- Un análisis de la intervisibilidad de cada una de las cuatro alternativas propuesta desde 16 puntos de observación.
- Un análisis de los impactos sobre el paisaje.
- Una relación de medidas de integración paisajística.

Además, realiza un análisis del EIIP, de los efectos del proyecto sobre el paisaje y de las medidas de integración paisajística, concluyendo que el contenido del EIIP y las medidas de integración paisajística previstas pueden considerarse adecuadas para reducir o mitigar el impacto sobre el paisaje. El promotor muestra su conformidad con lo expuesto por este organismo.

B.9 Patrimonio cultural.

El EsIA incluye como apéndice I documentación referente a patrimonio cultural, consistente en prospecciones arqueológicas intensivas realizadas en tramitaciones previas de la conexión de la autovía AC-14 con la autopista AP-9, así como una intervención arqueológica en el área de cautela del Castro de Elviña realizada en el marco de las obras de la autovía AC-14. Tramo: As Lonzas-A Zapateira y en el Catálogo de Bienes del Patrimonio del Plan Xeral de Ordenación Urbana (PXOM) de Culleredo en estudio y aún sin aprobar y, por tanto, no vigente.

El apéndice recoge la presencia de distintos elementos del patrimonio cultural en el ámbito de estudio. Respecto al patrimonio arquitectónico, se identifican la «Vivienda en la Rúa da Fraga», la «casa en Xeca» o la Iglesia parroquial de Santa María de Rutis. Respecto al patrimonio etnográfico, se incluyen el «hórreo 1 de Laxe» y «hórreo 2 de Laxe», además de los denominados «Muiños de Laxe», indicando que ninguno de ellos se verá afectado.

El EsIA incluye, entre otras medidas, la necesidad de informar al personal de obra de la existencia de todos los elementos patrimoniales de interés, con una supervisión periódica del estado de conservación de dichos bienes, así como realizar un control y seguimiento arqueológico de los movimientos de tierras. La aparición, durante la fase de construcción, de cualquier evidencia arqueológica de la que no se tenga constancia hasta la fecha, será objeto de comunicación inmediata a la Dirección Xeral de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia, que adoptará las medidas cautelares oportunas.

Se valoran las afecciones sobre el patrimonio cultural a través de un análisis multicriterio con correcciones de distancias de afección según el tipo de bien afectado, concluyendo que no hay impacto sobre el patrimonio cultural en la alternativa elegida.

La Dirección Xeral de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia indica que en el apéndice I se recogen los resultados de una serie de trabajos arqueológicos y estudios de evaluación de impacto sobre el patrimonio cultural realizados por otras infraestructuras en el entorno inmediato del ámbito del proyecto. En dicha documentación, junto con la cartografía del Plan Básico Autonómico y el archivo de yacimientos arqueológicos de la Subdirección Xeral de Conservación e Restauración de Bens Culturais, no se tiene constancia de la existencia de yacimientos arqueológicos en el ámbito de actuación del proyecto de referencia que puedan verse afectados por las obras previstas, por lo que ninguna de las alternativas estudiadas generaría afecciones sobre yacimientos arqueológicos conocidos, ni tampoco sobre sus ámbitos de protección. Sólo se tiene constancia de la existencia de un yacimiento arqueológico, el Castro de Elviña (GA15030003), situado al inicio de las actuaciones, junto a su ámbito delimitado de protección, pero que no resulta afectado. Respecto al patrimonio

arquitectónico y etnográfico, la prospección arqueológica realizada detectó dos hórreos con cámara de madera situados a 48 m y 143 m del trazado del nuevo vial. En conclusión, la Dirección Xeral de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia informa favorablemente el proyecto, siempre que se cumplan las medidas recogidas en el EsIA y en su informe. El promotor indica que el EsIA considera la práctica totalidad de las recomendaciones realizadas y que en el marco del desarrollo del anteproyecto se incluirán las medidas complementarias señaladas por la Dirección Xeral de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia.

B.10 Población y salud humana.

Según el EsIA, un total de 18 viviendas unifamiliares se verán afectadas por la zona de limitación de la edificabilidad según la ley de carreteras, así como 7 centros y viviendas multifamiliares. Además, se afectarán directamente (expropiaciones por ocupación) 4 viviendas y 2 edificaciones.

El EsIA incluye una valoración de los impactos referidos a la ocupación de suelos destinados o planificados para usos de carácter urbano, urbanizable o de entidad rural, así como a las afecciones sobre viviendas, centros docentes y, en menor medida, otras edificaciones que, bien se vinculan a viviendas próximas a los trazados, bien a actividades de carácter agrario. En conclusión, el EsIA indica que la magnitud global de este impacto es moderado bajo.

Además, se incluye el impacto sobre la aceptación social, como resultado de la integración de los efectos sobre la población de carácter negativo (por ejemplo, los niveles acústicos y afecciones a viviendas y edificaciones) y los de carácter positivo (movilidad, empleo, etc.) por otra. El promotor considera que los aspectos negativos asociados al proceso tienen una incidencia que podría definirse como «local», pues solo afecta a la parte de la población directamente afectada por los factores señalados, mientras que los aspectos positivos tienen una incidencia «general», que afectaría a una parte de la población y actividades económicas de mayor alcance, por lo que se considera como un impacto positivo, cuando menos, de magnitud compatible. Estos aspectos de carácter sustantivo no competen a este órgano ambiental.

La Dirección Xeral de Saúde Pública de la Xunta de Galicia valora la posible incidencia de la contaminación atmosférica, incluyendo algunas medidas que no han sido reflejadas por el promotor en el EsIA y que han sido recogidas como condiciones 21, 22 y 23 en la presente resolución.

B.11 Otros aspectos.

En fase de información pública se han recibido diversas alegaciones en contra de este anteproyecto por parte de particulares, asociaciones y organizaciones ecologistas. Además, se han recibido diversas alegaciones a lo largo de la tramitación ambiental. En términos generales, se realizan consideraciones y observaciones ambientales ya tratadas en los puntos anteriores, además de otros aspectos de carácter sustantivo que no competen a este órgano ambiental.

Asimismo, se han recibido informes de administraciones públicas afectadas sobre aspectos técnicos del proyecto (Dirección Xeral de Energía y Minas y la Dirección Xeral de Mobilidade de la Xunta de Galicia, así como la Diputación de A Coruña) y sobre la planificación territorial (Ayuntamiento de A Coruña y Ayuntamiento de Culleredo). Además, el Ayuntamiento de Culleredo ha realizado alegaciones sobre consideraciones y observaciones ambientales ya tratadas en los puntos anteriores.

C. Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto.

El EsIA señala, respecto a la consideración de la vulnerabilidad del proyecto ante accidentes graves o catástrofes, que se desarrollará en un ámbito territorial donde no existe riesgo sísmico relevante, ni se trata de un ámbito de riesgo en relación a otras

catástrofes naturales como inundaciones, subida del nivel del mar o cualquier otra, por lo que se descarta que el anteproyecto resulte vulnerable frente a catástrofes relevantes.

En lo que se refiere al riesgo de accidentes graves, se considera la posibilidad de sucesos accidentales en los que se vean implicadas sustancias peligrosas. A este respecto, el EsIA señala que el traslado por carretera de este tipo de sustancias está regulado por diversos acuerdos o reglamentos internacionales y que además existe una amplia disposición normativa que es aplicada por los servicios de emergencias (policía, bomberos, protección civil) a través de los planes de emergencia de las comunidades autónomas, que se aplicarían en caso de ocurrencia de sucesos de esta naturaleza.

La Dirección Xeral de Calidade Ambiental e Cambio Climático de la Xunta de Galicia indica que el proyecto se desarrolla en un ámbito territorial donde no existe riesgo sísmico relevante, así como tampoco se trata de un ámbito de riesgo en relación a otras catástrofes naturales como inundaciones, subida del nivel del mar o semejante, por lo que cabe descartar que el proyecto resulte vulnerable frente a catástrofes relevantes. En lo que se refiere al riesgo de accidentes graves, informa que los sucesos en los que se vean implicadas sustancias peligrosas están regulados por diversos acuerdos o reglamentos internacionales y que además existe una amplia disposición normativa que es aplicada por los servicios de emergencia.

La Dirección Xeral de Emerxencias e Interior de la Xunta de Galicia estima que el riesgo de accidentes graves o catástrofes es bajo, por lo que considera suficiente la amplitud y nivel de detalle que se reflejan en el anteproyecto.

D. Programa de vigilancia ambiental (PVA).

El EsIA contiene un programa de vigilancia ambiental (PVA) cuyo objetivo consiste en garantizar la correcta ejecución de las medidas preventivas y correctoras previstas, así como prevenir o corregir las posibles disfunciones con relación a las medidas propuestas o a la aparición de efectos ambientales no previstos. También se recogen los medios humanos necesarios para su cumplimiento. La ejecución del PVA se llevará a cabo mediante un control de la aplicación de las medidas de prevención y corrección de los impactos detectados sobre los distintos factores ambientales, así como un control de la evolución ambiental del proyecto en sus distintas fases.

El PVA recoge el conjunto de criterios y contenidos que deberán instrumentarse y desarrollarse en el proyecto constructivo, con el fin de asegurar la efectividad de las medidas correctoras y el desarrollo ambientalmente seguro de la actividad. Asimismo, cabe destacar que el contenido del seguimiento de las distintas medidas reflejadas en el PVA incluye los aspectos a identificar, los indicadores y umbrales a utilizar, la frecuencia de la inspección, las medidas preventivas y correctoras complementarias y la documentación en la que quedará reflejado.

Establece como periodo de vigencia aquel que abarca las etapas de desarrollo del proyecto comprendidas desde la adjudicación e inicio de la fase de construcción, hasta la fase de explotación, incluyendo esta última, aunque ambos periodos no están concretados por el promotor, más allá del fijado en 2 años durante la fase de explotación. También incluye el contenido de los informes técnicos del programa de vigilancia ambiental y su periodicidad de remisión:

– Durante la fase de construcción, serán informes trimestrales que incluirán un cronograma actualizado de las obras, una memoria del seguimiento realizado en el marco del PVA (destacar los resultados del plan de control de calidad de aguas y el plan de seguimiento de ruidos), variaciones producidas respecto a lo proyectado, reportaje fotográfico, etc.

– Concluida la fase de construcción y antes del acta de recepción de la obra, se presentará un informe final en el que se recojan de forma resumida los aspectos e incidencias más relevantes de la vigilancia efectuada durante la fase de construcción, que refleje el cumplimiento de todas las medidas correctoras reflejadas en el EsIA,

incluyendo una memoria resumen con los resultados del plan de seguimiento relativo a la incidencia acústica y sobre las aguas continentales.

– En la fase de explotación, sin periodo temporal definido durante los dos años siguientes al acta de recepción de la obra, se incluirá un seguimiento de las medidas de protección para todos los factores ambientales, además de incluir, entre otros aspectos, un informe final en el que se recojan de forma resumida los aspectos más relevantes de la vigilancia efectuada en esta fase, y en particular la evolución en la fase de explotación, evaluando la eficacia de las medidas de integración propuestas. Destacar el control del funcionamiento de las obras de drenaje, el control de las emisiones acústicas y el control de la eficacia y funcionalidad de los pasos de fauna.

Para completar y mejorar la eficacia del PVA se incluyen varias condiciones a la presente resolución.

Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado 1, letra b) del artículo 7 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en virtud de lo cual resulta preceptivo su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la formulación de declaración de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 33 y siguientes de la citada norma.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del anteproyecto, el EsIA, el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental a la realización del anteproyecto de vial de conexión entre la autovía AC-14 (enlace de A Zapateira) con la autopista AP-9 en la provincia de A Coruña, en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas y correctoras, que resultan de la evaluación ambiental practicada y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, lo cual no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

Atendiendo a los antecedentes y fundamentos de derecho expuestos se resuelven las condiciones al proyecto y medidas preventivas y correctoras de los efectos adversos sobre el medio ambiente, que se establecen en los siguientes términos:

1. Condiciones al proyecto

1.1 Condiciones generales.

(1) El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el EsIA, las aceptadas tras la información pública y consultas y las contenidas en la información complementaria, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución, así como las condiciones particulares impuestas en esta Declaración de Impacto Ambiental.

(2) A la vista de la evaluación ambiental practicada, el anteproyecto deberá desarrollarse según los trazados propuestos en la alternativa elegida mediante el correspondiente proyecto constructivo, que deberá seguir las consideraciones, medidas y condiciones establecidas en el EsIA y en la presente resolución. Asimismo, el promotor deberá cumplir y completar todos los trabajos, análisis y estudios reflejados en el EsIA y documentación complementaria que se incluirán en el proyecto constructivo que desarrolle el presente anteproyecto.

(3) En caso de que el proyecto constructivo introduzca modificaciones sustanciales respecto a lo establecido en el anteproyecto, deberá someterse a evaluación de impacto ambiental simplificada u ordinaria, según requiera el artículo 7 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

(4) El promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web de este Ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

1.2 Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los impactos más significativos.

1.2.1 Suelo, subsuelo y geodiversidad.

1. Todas las áreas ocupadas serán restauradas a sus condiciones preoperacionales una vez finalizadas las obras. El proyecto constructivo, previamente a su autorización, incluirá las actuaciones de restauración necesarias a escala y detalle apropiados, que comprenderá todas las actuaciones de restauración integradas por el promotor, incluidas las indicadas en esta resolución, concretando y cuantificando las superficies de trabajo.

2. El proyecto constructivo incluirá todas las medidas de seguridad en el uso, gestión y almacenamiento de determinados productos peligrosos que pueden ser empleados durante la construcción o mantenimiento de la infraestructura. En caso de derrame accidental de aceites, lubricantes o hidrocarburos fuera del parque de maquinaria, se actuará inmediatamente delimitando la zona de suelo afectada, construyendo una barrera de contención para evitar la dispersión del vertido y retirando las tierras contaminadas para su tratamiento como residuo peligroso. Los suelos afectados por cualquier tipo de incidente serán objeto de restauración.

3. El proyecto constructivo deberá incluir con suficiente grado de detalle la gestión de los residuos que se vaya a realizar durante la fase de construcción (superficies de acopios temporales, vías de transporte, capacidad de acogida de vertederos, etc.). Esta documentación deberá ser informada por el órgano competente de la Xunta de Galicia en gestión de residuos.

1.2.2 Hidrología superficial y subterránea.

4. El proyecto constructivo deberá incluir una modelización hidrológico-hidráulica que refleje el comportamiento, al menos, del Rego do Castro antes y después de la realización de las obras para distintos períodos de retorno hasta $T=500$ años. Se deberá analizar el tramo aguas arriba y aguas abajo de la actuación, así como la posible influencia en las zonas inundables del río en la zona de las obras. Esta modelización deberá ser remitida a Augas de Galicia para informe.

5. Las acumulaciones de materiales se situarán en zonas sin pendiente, sin interferir en las zonas naturales de escorrentía y evitando las zonas próximas a los ríos (sin ocupar nunca la zona de servidumbre y fuera de la zona de policía).

6. Se evitará la ejecución de trabajos de movimiento de tierras en las zonas más próximas a los canales en épocas de lluvia intensa, suspendiéndolos en el caso de producirse encharcamientos que afecten a las zonas próximas de las obras.

7. Las remodelaciones del terreno asociadas a los vertidos de los excedentes de tierras garantizarán, en la situación final, la idónea evacuación o infiltración de los excedentes hídricos, evitando tanto los encharcamientos de agua como la generación de

escorrentías incontroladas, intentando reproducir las pendientes originales del terreno y diseñando sistemas de drenaje adaptados al uso final previsto para la zona restaurada lo más similares posibles a las redes naturales de drenaje.

8. Las balsas de decantación de sólidos en suspensión se diseñarán y dimensionarán en función de la superficie a drenar y de la máxima precipitación esperada, debiendo ser informadas y autorizadas por Augas de Galicia. Las balsas serán limpiadas periódicamente y revisadas después de cada episodio de lluvias, controlando las características químicas de los sedimentos retirados para adecuar su gestión como residuo.

1.2.3 Atmósfera y Cambio Climático.

9. El proyecto constructivo incluirá un estudio sobre la incidencia de la contaminación atmosférica en la población del entorno durante la fase de explotación, en relación con los valores límite de inmisión establecidos en la normativa de calidad del aire, medidas protectoras y correctoras asociadas al diseño y gestión de la infraestructura, según lo indicado por la Dirección Xeral de Saúde Pública de la Xunta de Galicia.

1.2.4 Ruido.

10. Se deberán alejar de las zonas habitadas las instalaciones auxiliares con mayor impacto sonoro, como las plantas de hormigonado, el machaqueo o el lavado de áridos. Además, deberán aplicarse medidas minimizadoras del impacto sonoro para respetar los niveles de inmisión sobre las zonas habitadas.

11. El proyecto constructivo deberá incluir un estudio acústico de detalle en el que se verifiquen los niveles de inmisión de ruido para las viviendas y edificaciones del entorno durante cualquier periodo, de manera que se garantice la no superación de los valores límite de inmisión establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Este estudio deberá contar con el informe favorable de la Dirección Xeral de Saúde Pública de la Xunta de Galicia.

En caso de que se detecten superaciones de los valores límite de inmisión provocadas por la nueva infraestructura, se adoptarán todas las medidas que sean necesarias para garantizar el cumplimiento de la normativa de ruido, incluida la instalación de pantallas acústicas, caballones, marquesinas acústicas, pavimentos fonoabsorbentes y el aislamiento de viviendas, en caso de que sea necesario. Asimismo, los elementos mitigadores que se utilicen deberán integrarse paisajísticamente en el entorno y siempre en coordinación con el órgano competente de la Xunta de Galicia.

1.2.5 Flora, vegetación y HIC.

12. El proyecto constructivo incluirá un estudio florístico de la vegetación de la zona que incluya las principales especies identificadas y presentes en la zona de actuación, así como una valoración de los posibles impactos y medidas a aplicar en su caso, que deberá ser informado por el órgano competente de la Xunta de Galicia.

13. Previo al inicio y durante la ejecución de las obras, se realizarán prospecciones del terreno por un técnico especializado con objeto de identificar la presencia de especies de flora amenazada y/o vegetación de interés. Si se produjese esta circunstancia, se comunicará al órgano competente de la Xunta de Galicia de forma que se establezcan las medidas de protección adecuadas.

Durante los trabajos que conlleven la eliminación de cubierta vegetal se delimitarán aquellas áreas en las que aparezcan especies protegidas de flora. Esta delimitación deberá mantenerse durante todo el período de ejecución de las obras. Asimismo, se prestará especial atención a la posible aparición de zonas húmedas (zonas de braña, turba, matorrales húmedos, etc.) según lo indicado por Augas de Galicia.

14. Durante la fase de construcción se minimizará en lo posible la destrucción y/o degradación de la vegetación natural del terreno, evitando el movimiento de tierras y el decapado del suelo en aquellas zonas que no estén directamente ocupadas por las infraestructuras proyectadas. Asimismo, no se instalarán ni acopios ni instalaciones o superficies auxiliares sobre áreas con HIC y/o con vegetación arbórea o arbustiva de interés.

15. Deberán ponerse todos los medios posibles para evitar la introducción o dispersión de las especies exóticas invasoras que aparecen recogidas en el Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto, por el que se regula el Catálogo español de especies exóticas invasoras.

16. En el acondicionamiento del entorno, únicamente se podrán plantar o sembrar especies autóctonas y, en ningún caso, especies exóticas invasoras.

17. El proyecto constructivo incluirá un plan de restauración vegetal e integración paisajística, a escala y detalle apropiados, que comprenderá todas las actuaciones de restauración y apantallamiento incluidas por el promotor en el anteproyecto, así como las medidas incluidas en la presente resolución. Se concretará y cuantificará las superficies de trabajo, métodos de preparación del suelo, especies vegetales a utilizar, métodos de siembra o plantación y resto de prescripciones técnicas, así como el presupuesto y cronograma de todas las actuaciones, que deberá ser remitido al órgano competente de la Xunta de Galicia antes del inicio de las obras para su valoración y aprobación. Asimismo, se diseñarán medidas para la minimización del efecto barrera, de manera que se incluya una adecuación y refuerzo vegetal de los corredores de paso que se considere necesario habilitar para la fauna.

18. Durante la fase de explotación, se evitará el uso de herbicidas y se recurrirá a medios mecánicos. En el caso de que no existiera otra alternativa que justifique el empleo de herbicidas, deberán cumplirse las especificaciones recogidas en el Real Decreto 1311/2012, de 14 de septiembre, por el que se establece el marco de actuación para conseguir un uso sostenible de los productos fitosanitarios, así como las especificaciones establecidas en las normativas fitosanitarias vigentes.

1.2.6 Fauna y conectividad.

19. Previo al inicio y durante la ejecución de las obras, se realizarán prospecciones del terreno por un técnico especializado con objeto de identificar la presencia de ejemplares de especies de fauna amenazada, así como de nidos y/o refugios. Si se produjese esta circunstancia, se paralizarán las obras en la zona y se notificará al órgano competente de la Xunta de Galicia.

Complementariamente, los trabajos de despeje y desbroce deberán realizarse fuera de las épocas de cría y nidificación de aves (marzo a junio), independientemente de la formación vegetal afectada.

20. En la elaboración del proyecto constructivo se tendrá en cuenta lo expuesto en las publicaciones del grupo de trabajo referente a la fragmentación de hábitats del MITECO.

1.2.7 Población y salud humana.

21. Valoración de la posible incidencia de la contaminación atmosférica en la población del entorno durante la fase de explotación, en relación con los valores límite de inmisión establecidos en la normativa de calidad del aire, medidas protectoras y correctoras asociadas al diseño y gestión de la infraestructura, en los términos referidos en el informe.

22. Se deberá dar cumplimiento al Real Decreto 140/2003, de 7 de febrero, por el que se establecen los criterios sanitarios de la calidad del agua de consumo humano, en el caso de disponerse de aseos o vestuarios para el personal y/ o similares.

23. Se establecerán medidas de limpieza e higiene en relación con las actividades e instalaciones o de ser el caso disponibilidad de sistema integrado de control de vectores y plagas, en los supuestos de susceptibilidad a dicho riesgo.

1.3 Condiciones al programa de vigilancia ambiental.

A continuación, se indican aquellas medidas del programa de vigilancia ambiental que deben ser modificadas o completadas:

24. El plan de vigilancia ambiental deberá ser modificado para incluir todas las consideraciones y condiciones de la presente resolución, adaptando su detalle en el proyecto constructivo.

Asimismo, se establecerán indicadores específicos y cuantitativos para medir cada impacto identificado y la efectividad para corregirlo de cada medida preventiva y correctora contemplada.

25. En fase de construcción, además de los informes extraordinarios al inicio y la finalización de las obras y aquellos informes puntuales que se consideren oportunos, se remitirán informes de vigilancia ordinarios con periodicidad trimestral a la unidad del órgano sustantivo responsable del seguimiento del cumplimiento de la declaración de impacto ambiental y al órgano competente de la Xunta de Galicia.

26. En el marco del plan de restauración e integración paisajística, se realizará un seguimiento de las actuaciones y medidas del plan, que se extenderá hasta que quede asegurada la consolidación de las formaciones vegetales implantadas. Para ello, se realizarán cuantas reposiciones de marras, abonados y mantenimientos sean necesarios para garantizar el éxito. Se trasladarán los informes anuales correspondientes al órgano competente de la Xunta de Galicia.

27. Se realizará un seguimiento del impacto acústico y de las medidas correctoras adoptadas, tanto de su funcionalidad como de las nuevas posibles afecciones por ruido que se pudieran derivar tanto en la fase de construcción como en la de explotación y así desarrollar las posibles medidas correctoras a adoptar de una manera efectiva, según la recomendación de la Dirección Xeral de Calidade Ambiental e Cambio Climático de la Xunta de Galicia.

Complementariamente, el proyecto constructivo incluirá el diseño y realización de un seguimiento específico durante los primeros 5 años de explotación de los valores límite de inmisión acústica en todas las zonas cercanas a la autovía (diferenciando entre uso residencial, sanitario-docente e industrial, en su caso) y se adoptarán las medidas necesarias para corregir las desviaciones que se detecten.

28. El PVA del proyecto constructivo incluirá un apartado específico dedicado al control de la flora exótica invasora, según lo indicado por la Dirección Xeral de Patrimonio Natural de la Xunta de Galicia.

La autorización del anteproyecto incluirá el programa de seguimiento y vigilancia ambiental completado con las prescripciones anteriores.

Cada una de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en esta declaración deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de autorización del proyecto.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 19 de septiembre de 2023.—La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

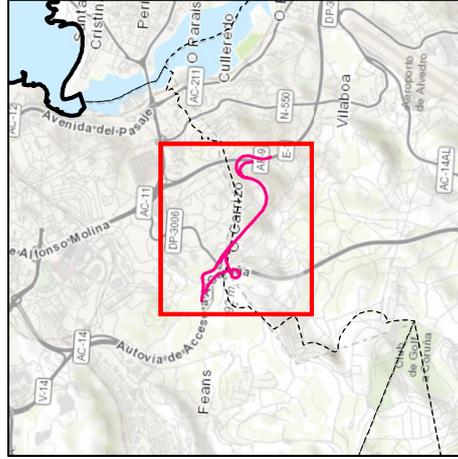
ANEXO I

**Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados,
y contestaciones**

Consultados	Respuesta
Delegación del Gobierno en A Coruña.	No
Subdelegación del Gobierno en A Coruña.	No
Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.	No
Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.	No
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Agencia Estatal de Seguridad Aérea.	No
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.	Sí
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.	Sí
Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Confederación Hidrográfica Miño-Sil.	No
Consellería de Cultura e Turismo. Dirección Xeral de Patrimonio Cultural. Xunta de Galicia.	Sí
Consellería de Economía Emprego e Industria. Dirección Xeral de Enerxía e Minas. Xunta de Galicia.	Sí
Consellería de Economía, Emprego e Industria. Secretaria Xeral Técnica. Xunta de Galicia.	No
Consellería de Infraestruturas e Mobilidade. Augas de Galicia. Xunta de Galicia.	Sí
Consellería de Infraestruturas e Mobilidade. Axencia Galega de Infraestruturas. Xunta de Galicia.	Sí
Consellería de Infraestruturas e Mobilidade. Secretaria Xeral Técnica. Xunta de Galicia.	No
Consellería de Infraestruturas e Mobilidade. Dirección Xeral de Mobilidade. Xunta de Galicia.	Sí
Consellería de Medio Ambiente Territorio e Vivenda. Dirección Xeral de Patrimonio Natural. Xunta de Galicia.	Sí
Consellería de Medio Ambiente Territorio e Vivenda. Secretaria Xeral Técnica. Xunta de Galicia.	No
Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda. Dirección Xeral de Calidade Ambiental e Cambio Climático. Xunta de Galicia.	Sí
Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda. Dirección Xeral de Ordenación do Territorio e Urbanismo. Xunta de Galicia.	No
Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda. IGVS. Xunta de Galicia.	No
Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda. Instituto de Estudos do Territorio. Xunta de Galicia.	Sí
Consellería de Sanidade. Dirección Xeral de Saúde Pública. Xunta de Galicia.	Sí
Consellería do Medio Rural. Dirección Xeral de Desenvolvemento Rural. Xunta de Galicia.	No

Consultados	Respuesta
Consellería do Medio Rural. Secretaría Xeral Técnica. Xunta de Galicia.	No
Vicepresidencia e Consellería de Presidencia, Administracións Públicas e Xustiza. Dirección General de Emergencias e Interior. Xunta de Galicia.	Sí
Diputación de A Coruña.	Sí
Ayuntamiento de A Coruña.	Sí
Ayuntamiento de Culleredo (diversas alegaciones).	Sí

ANTEPROYECTO DE VIAL DE CONEXION ENTRE LA AUTOVIA AC-14 (ENLACE DE A ZAPATEIRA) CON LA AUTOPISTA AP-9 EN LA PROVINCIA DE A CORUÑA



Infraestructuras proyectadas

- Punto kilométrico (PK)
- Eje del vial
- Ancho del vial
- Falso túnel

Información general

- Curso de agua
- Término municipal

