

El estudio informativo considera como opción más idónea la opción 1 y la propone como opción seleccionada.

## ANEXO II

### Consultas sobre el impacto ambiental

Relación de consultados	Respuestas recibidas
1. Agencia del Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana	X
2. Delegación del Gobierno de la Comunidad Autónoma Valenciana	X
3. ICONA	X
4. Diputación Provincial de Valencia	-
5. Comisión de Naturaleza y Medio Ambiente (CODENA) de la Diputación Provincial de Valencia	-
6. Ayuntamiento de Alquería de la Condesa	X (fuera de plazo)
7. Ayuntamiento de Bellreguard	X (fuera de plazo)
8. Ayuntamiento de Oliva	-
9. Ayuntamiento de Palmera	-
10. Asamblea Comarcal Ecologista	-
11. Grupo «La Casa Verde»	-
12. RONCADELL (Grupo de Defensa y Estudio del Entorno)	-

#### Respuestas recibidas más significativas:

El ICONA indica en la respuesta a las consultas que «no cabe formular, en principio e independientemente de los resultados que se deriven del oportuno estudio de impacto ambiental, observaciones relevantes, por cuanto no se afecta a ningún espacio natural, protegido o no, cuya integridad ecológica deba ser preservada, ni a especies de flora y fauna cuyos hábitats deban ser preservados al amparo de la legislación vigente».

Los aspectos más significativos mencionados en las restantes respuestas son:

Se deberá analizar específicamente el riesgo de inundación y las medidas a adoptar para garantizar que la variante permita el desagüe de la llanura y no actúe como barrera.

Se ha de tener en cuenta que es una zona de alto valor agrícola recientemente afectada por otra infraestructura (autopista A-7).

## ANEXO III

### Resumen del estudio de impacto ambiental

#### Contenido

Comienza con una breve descripción de los objetivos del proyecto y de las características de las tres alternativas que se consideran.

Describe el medio natural y socioeconómico destacando que el proyecto se enclava en una llanura costera de relieve muy suave, ocupada por cultivos de agrios, con un riesgo de erosión bajo. El carácter de las precipitaciones es de régimen torrencial. La red de drenaje está constituida por cursos de escasa entidad, modificados en parte por acequias y canales. Las cuencas hidrográficas son de pequeña extensión, circundadas en parte por una orla montañosa, por lo que se producen aportaciones de caudales importantes de carácter ocasional, lo que, unido al relieve llano, determina un riesgo medio de inundaciones, que se producen en la zona con una periodicidad de veinticinco años. Destaca, también, la alta vulnerabilidad a la contaminación de las aguas subterráneas, así como su importante papel en la zona, indicando que parte de la demanda para riego es satisfecha por ellas. La vegetación natural es prácticamente inexistente, resultado del alto grado de humanización y de la ocupación del suelo por cultivos de agrios en regadío. No existen especies faunísticas de especial interés. La actividad económica fundamental es agrícola, con parcelas de pequeña extensión en régimen de propiedad. Existe en toda la zona una amplia red de caminos rurales.

Los impactos negativos identificados son:

Efecto barrera entre los núcleos de población y la costa y en la comunicación entre parcelas.

Riesgo de inundación.

Impacto sobre el paisaje y los valores culturales por ruptura de la continuidad del relieve y de la vegetación.

Alteraciones económicas por partición de explotaciones agrícolas.

En cuanto a la valoración, se indica que no existe ningún impacto severo en relación al medio natural o a la salud humana.

Identifica también impactos positivos señalando que la variante disminuye el nivel de contaminación atmosférica y sonora en los núcleos afectados y facilita el transporte de personas y mercancías.

Considera como alternativa más conveniente la opción 1 por ser los impactos negativos menores y más fáciles de corregir.

#### Análisis del contenido

Con carácter general el estudio puede calificarse de insuficiente y poco preciso, ya que, si bien identifica los posibles impactos y relaciona las medidas correctoras, hubiese sido necesario realizar un análisis más profundo y detallado de los impactos identificados, especialmente en lo referente al riesgo de inundación, afecciones socioeconómicas, afecciones al planeamiento, análisis visual y análisis de ruidos.

La valoración de los impactos o bien no se realiza o es muy general, y en algunos casos no se justifica de acuerdo con lo expuesto en el inventario y en la identificación de impactos. En concreto:

No se valora el riesgo de inundación por avenidas extraordinarias que pueda estar ocasionado por el efecto barrera que provoca la nueva carretera, a pesar de que se indica en la descripción del medio que el riesgo de inundación de esta zona es medio.

No se realiza una valoración de las repercusiones de la obra sobre el agua subterránea, habiéndose destacado en la fase de descripción del medio físico su alta vulnerabilidad a la contaminación y la utilización que del agua subterránea se hace para el riego.

La valoración del impacto paisajístico y acústico no se justifica suficientemente.

No se valoran las afecciones al planeamiento urbano.

No se mencionan los volúmenes de tierra necesarios para la realización de terraplenes ni las medidas a tomar para corregir las afecciones en los lugares de préstamo.

Estas deficiencias son objeto de tratamiento en el condicionado de la declaración de impacto ambiental.

## ANEXO IV

### Resultado de la información pública

#### Alegaciones

Ayuntamiento de Bellreguard.  
Ayuntamiento de Oliva.  
Ayuntamiento de Palmera.  
Ayuntamiento de Rafelcofer.

#### Contenido ambiental más significativo de las alegaciones

Los aspectos más significativos mencionados en las alegaciones son:

Necesidad de estudiar adecuadamente el drenaje de aguas y cauces en cualquiera de las opciones planteadas para evitar que sirvan de barrera al agua en caso de inundaciones.

Necesidad de reponer la conexión de todos los caminos interrumpidos por la variante en cualquiera de las opciones planteadas.

No se deberá interrumpir ningún canal de riego ni acequia.

La variante constituye una barrera visual entre las poblaciones y el mar (alternativas 1, 3 y final de la 2).

La variante en el caso de Oliva no sigue el trazado propuesto en su Plan General de Ordenación Urbana, afectando a suelo urbanizable no programado y coartando su expansión hacia la costa.

9662

RESOLUCION de 13 de marzo de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la autovía Orense-Porriño, carretera N-120 de Logroño a Vigo, tramo: Orense-Porriño, de la Dirección General de Carreteras.

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, se hace público para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la autovía Orense-Porriño, carretera N-120 de Logroño a Vigo, tramo: Orense-Porriño, de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 13 de marzo de 1992.-El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

**Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la autovía Orense-Porríño, carretera N-120 de Logroño a Vigo, tramo: Orense-Porríño, de la Dirección General de Carreteras**

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y su Reglamento de ejecución aprobado por el 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 la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

Conforme al artículo 13 del Reglamento citado, la Dirección General de Carreteras remitió con fecha 22 de agosto de 1989, a la Dirección General de Política Ambiental, la memoria-resumen del proyecto, consistente en la Orden de Estudio Informativo, al objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

El Estudio Informativo fue aprobado técnicamente, con fecha 16 de mayo de 1991 y con fecha 24 de septiembre de 1991 fue aprobado el expediente de información pública del referido Estudio Informativo.

El Estudio Informativo contempla tres soluciones alternativas de la autovía de nuevo trazado entre Orense y Porríño, con una longitud aproximada de 81 kilómetros. Tiene su inicio en San Ciprián das Viñas, al sur de la ciudad de Orense, conectando con la futura autovía Benavente-Orense, y su final en la variante de Porríño, actualmente en construcción y que forma parte de la autovía Porríño-Vigo.

Las tres alternativas quedan definidas desde Orense a partir del punto kilométrico 4,000 hasta Porríño. En todo este trazado, las alternativas sur y norte presentan tramos comunes con la centro. Las tres alternativas son similares en cuanto a longitud y características geométricas, resultando tanto en el Estudio Informativo como en el Estudio de Impacto Ambiental la opción centro como la solución más recomendable.

El anexo I contiene los datos esenciales del proyecto y la descripción de las distintas alternativas de trazado.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Política 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 29 de noviembre de 1989, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras, de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas más significativas, se recogen en el anexo II.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el Estudio de Impacto Ambiental, éste fue sometido conjuntamente con el Estudio Informativo al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 25 de mayo de 1991, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Los aspectos más destacados del referido estudio, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 21 de octubre de 1991, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo, consistente en el documento técnico del proyecto, 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 Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el Estudio Informativo de la Autovía Orense-Porríño, carretera N-120 de Logroño a Vigo, tramo Orense-Porríño.

**DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL**

Examinada la documentación presentada, se establecen por la presente Declaración de Impacto Ambiental, las siguientes condiciones, para que el proyecto pueda considerarse ambientalmente viable:

1. *Conservación de los usos del suelo.*—Con objeto de preservar las características del territorio afectado por el proyecto y debido a que el trazado propuesto genera potenciales alteraciones significativas en los usos actuales del suelo, tales como estructuras de los núcleos de población, infraestructuras existentes, edificaciones y planes sectoriales, se realizarán las rectificaciones del trazado indicadas en el documento denominado «Informe sobre el Contenido de Alegaciones al Estudio Informativo», elaborado por la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia.

Especialmente se acometerán las siguientes rectificaciones:

a) Con objeto de evitar afecciones a las edificaciones de San Ciprián de Viñas y de permitir su adecuado desarrollo urbano, se alejará

del núcleo de población, el ramal de enlace de la autovía con la carretera nacional 525.

b) Se alejará el trazado, entre los puntos kilométricos 4,900 a 7,450, del polígono de suelo urbanizable del casco histórico de A Valenzá, y de la Cañada de Barbadas, situados en el municipio de Barbadas.

c) Se propondrá un trazado alternativo entre los puntos kilométricos 12,872 y 18,500 que evite las alteraciones en el sistema viario y la división del núcleo de población de la Parroquia de Alingos, sita en el municipio de Toén (Orense).

d) Para evitar afecciones a las edificaciones e infraestructuras de abastecimiento, se alejará el trazado en las siguientes poblaciones: Barbantes (punto kilométrico 21,200), Laias (punto kilométrico 22,800), Razamonde (punto kilométrico 23,800), Trasariz (punto kilométrico 26,500), As Chabolas (punto kilométrico 28,870), Ventosela (punto kilométrico 32,300) y San Esteban de Novoa (punto kilométrico 37,100).

e) Para evitar que queden aislados los barrios de Lentille (punto kilométrico 62,954), Porteiro (punto kilométrico 63,224), Gandarela (punto kilométrico 64,390), Portela (punto kilométrico 65,000), Abilleira (punto kilométrico 65,663) y Perdean (punto kilométrico 67,775), se modificará el trazado de la vía a su paso por las Parroquias de Santa Eulalia de Batallanes, San Pedro de Batallanes y Taboeja.

2. *Protección de espacios naturales.*—Dadas las especiales características de los espacios naturales que afecta la autovía, por su singularidad a escala regional, y en atención a las propuestas realizadas durante la Información Pública, con objeto de garantizar la protección de la vegetación autóctona y la conservación de los valores ecológicos, no se ocupará más espacio que el propio de la traza de la vía y además se preverá el transplante de ejemplares singulares de carballos y rebollos que resulten afectados en los tramos que atraviesan los siguientes espacios:

Riberas del Miño y especialmente la zona denominada Fraga de Toén, entre los puntos kilométricos 12,960 a 16,786, que ha sido declarado Suelo No Urbanizable de Protección Especial por su valor de conservación desde el punto de vista ecológico.

La Cañiza, entre los puntos kilométricos 47,000 a 54,000, al estar considerado espacio de alto valor forestal.

3. *Protección de cauces y riberas.*—Dado que el trazado atraviesa numerosos cursos de agua menores, que no está previsto sean cruzados mediante grandes estructuras, para disminuir el efecto barrera de la autovía y garantizar el buen funcionamiento de la red fluvial durante las obras y en el período de funcionamiento, según las propuestas realizadas en la Información Pública, se cumplirá lo siguiente:

a) Se establecerá una franja de protección de 5 a 10 metros a ambos lados de las cauces y asimismo, deberá contemplarse la sustitución de canalizaciones y tajeas por obras de fábrica de al menos 1,5 a 2 metros de altura.

b) Con objeto de proteger el curso del río Maquiáns, se rectificará el trazado propuesto para que sea cruzado perpendicularmente, mediante una estructura cuyo diseño permita evitar las afecciones derivadas de la instalación de pilas en su cauce. El referido río posee relevante importancia para Ribadavia desde el punto de vista del abastecimiento de agua y desde el punto de vista ecológico, al constituir un paraje singular, no degradado, que alberga además dos molinos declarados monumentos históricos.

c) Asimismo, no se podrá acumular de forma permanente o temporal, los materiales procedentes de los movimientos de tierra, en los cauces y vías de drenaje, para lo cual se deberán definir otros emplazamientos distintos a los propuestos en el Estudio de Impacto Ambiental para el tramo II de la autovía.

4. *Prevención de la erosión, derrumbes y deslizamientos.*—Con objeto de evitar el incremento de la erosión derivado de los riesgos de deslizamientos y derrumbes y según lo manifestado en el período de Información Pública, para el tramo que discurre por la margen izquierda del río Miño, entre la ciudad de Orense y la estación de Barbantes, se diseñarán las correspondientes medidas de prevención y protección, que deberán contemplar actuaciones que compaginen obras de canalizaciones, bermas, muretes o instalación de mallas, con la implantación de vegetación autóctona.

5. *Accesibilidad y permeabilidad de la vía.*—Dada la peculiar distribución espacial de la población, tanto en lo que se refiere a la densidad como a la dispersión de los núcleos, y con objeto de evitar afecciones de accesibilidad y a las infraestructuras de abastecimiento, se tendrá en cuenta lo siguiente:

a) Se construirán los siguientes enlaces en las carreteras que a continuación se señalan:

Enlace de acceso al centro de Orense capital, sobre la carretera de Orense-Toén.

Enlace con la intersección de la carretera que va de As Neves a Villasobroso, para facilitar el acceso a los municipios de As Neves, Villasobroso, Arbo, Mondariz, Mondariz-Balneario, Covelo y Avión.

b) Se asegurará mediante las actuaciones precisas el servicio de todos los caminos rurales, vías de paso y canalizaciones que atraviese. En cualquier caso, si para lograr ese objetivo fuese necesario realizar vías de servicio y caminos de enlace, éstos nunca tendrán una longitud superior a los 500 metros.

c) Se repondrán las instalaciones de abastecimiento y distribución de agua a los núcleos de población de Barbantes (punto kilométrico 21,354), Layas (punto kilométrico 22,792) y Razomonde (23,770), y se asegurará la disponibilidad de agua a particulares, ya sea tanto para consumo humano como para aprovechamiento agropecuario.

6. *Prevención de ruidos.*—Teniendo en cuenta las consideraciones de carácter general que se indican en el estudio de impacto ambiental, sobre este problema deberá concretarse en un proyecto ejecutable las medidas correctoras necesarias para que los niveles de inmisión sonora, medidos en los límites del territorio que esté calificado actualmente como urbanizable en los diferentes planes urbanísticos vigentes en los municipios afectados, no sobrepasen los 55 DB leq nocturnos o 65 DB leq diurnos.

7. *Patrimonio cultural.*—Tal y como se desprende de las alegaciones presentadas en la información pública, se evitará producir cualquier tipo de alteración sobre el patrimonio histórico del lugar y, especialmente, en la fuente de origen romano situada en el punto kilométrico 24,550. Asimismo, por su elevado valor antropológico, se adoptarán todas las medidas necesarias para no afectar la capilla de Santa Lucía, sita en la parroquia de San Esteban de Novoa-Carballeda de Avia (Orense), en el punto kilométrico 37,340.

8. *Recuperación, restauración e integración paisajística de la obra.*—Con objeto de disminuir los efectos negativos de los impactos más significativos y de lograr la integración paisajística de la obra en su entorno se cumplirá lo siguiente:

a) Se aplicarán las medidas correctoras propuestas en el estudio informativo y estudio de impacto ambiental, en tanto no entren en contradicción con lo dispuesto en la presente declaración de impacto, así como las que deriven de las condiciones establecidas en dicha declaración.

Aquellas medidas propuestas que no sean directamente aplicables y exijan un diseño concreto se definirán al nivel de detalle que requiere un proyecto ejecutable.

b) Los 2.785.503 metros cúbicos de la capa superficial de tierra vegetal que es necesario mover por necesidades de la obra se retirarán y conservarán adecuadamente para su posterior utilización en las labores de restauración.

c) Se realizará la recuperación, restauración e integración paisajística de todas las áreas afectadas por la obra, entre las que deberá atenderse específicamente: Taludes, zonas afectadas por los movimientos de tierras, que se estiman en el estudio informativo en 11.151.253 metros cúbicos de desmonte y 7.402.367 metros cúbicos de terraplén; enlaces de Orense-norte, Miño-sur, Miño-norte, Ribadavia, Melón y La Cañiza, entre otros; bocas del túnel del Collado de Franqueira, viales utilizados para el movimiento de maquinaria de obra, zonas de ubicación de parque de maquinaria e instalaciones auxiliares de obra, márgenes y estribos de viaductos necesarios para el cruce sobre los cauces de los ríos Miño, Avia, Tea y del Maquián; pasos a través de caminos rurales, vertederos y escombreras específicas de la obra.

A este fin, se redactará un proyecto de recuperación ambiental que tenga en consideración los criterios generales que se indican en el apartado 5.4, «Técnicas generales de revegetación: Métodos y especies», del estudio de impacto ambiental. El proyecto, además, valorará los beneficios o perjuicios que reporta el transplante de ejemplares de árboles autóctonos que tuvieran que arrancarse por necesidades del trazado.

d) Las acciones de restauración y recuperación ambiental de áreas afectadas por la obra se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción de la vía. A este fin, se redactará un plan de obra en el que se establezcan la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones con el fin de asegurar la eficacia de las medidas de restauración.

e) Las actuaciones de recuperación ambiental y restauración de las zonas afectadas por la obra a las que se refiere el punto b) deberán estar ejecutadas en su totalidad con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de obra.

10. *Seguimiento y vigilancia.*—Los informes, datos, estudios y demás documentación adicional a la contenida en el estudio de impacto ambiental se remitirán a la Dirección General de Política Ambiental en los plazos que a continuación se señalan.

Antes de la aprobación del proyecto de construcción:

Modificaciones de trazado a las que se refieren las condiciones 1 y 3, b).

Diseño de las medidas correctoras a que se refiere la condición 3, a).

El plan de obra al que se refiere la condición 8, d).

Dentro de los tres meses siguientes a la fecha del acta de comprobación de replanteo de la obra:

El diseño de medidas para el tratamiento de taludes al que se refiere la condición 4.

El proyecto de recuperación ambiental al que se refiere la condición 8, c).

Dentro de los seis meses siguientes a la fecha del acta de comprobación de replanteo de la obra:

El estudio para el diseño de medidas correctoras de emisiones sonoras al que se refiere la condición 6.

Con carácter semestral, emitiendo el primer informe dentro de los tres meses siguientes a la emisión del acta de recepción provisional de obras, y durante un plazo de tres años:

Estado y progreso de la vegetación utilizada en la restauración y recuperación ambiental a la que se refiere la condición 8, c).

Asimismo, se remitirá el resultado de las mediciones de inmisiones sonoras de fondo antes de la construcción de la vía y durante la fase de funcionamiento, en los momentos y periodos estacionales de máxima intensidad de circulación, tanto diurna como nocturna. El resultado de las mediciones de ruidos de fondo se remitirá antes de la realización del acta de comprobación de replanteo de la obra, y el referente a la etapa de funcionamiento por una sola vez, cuando previsiblemente se alcancen las condiciones anteriormente establecidas.

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

Del examen de dicha documentación por parte de la Dirección General de Política Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto.

Madrid, 13 de marzo de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

## ANEXO I

### Descripción del proyecto y sus alternativas

El estudio informativo proyecta las alternativas de nuevo trazado de la autovía Orense-Porriño, con una longitud aproximada de 81 kilómetros.

Consideradas tres soluciones básicas conectadas entre sí, de la que se selecciona como alternativa más recomendable la denominada opción centro, cuyo trazado es el siguiente:

El tramo primero se inicia al sur de Orense conectado con la futura autovía Benavente-Orense, y se prevé un ramal de enlace con la N-525. Borda la ciudad hasta el río Miño y discurre paralela a la carretera de Cortegada hasta el punto kilométrico 12,500 donde se prevé un enlace de conexión con el norte de Orense (mediante un puente que cruza el Miño y enlaza la N-120).

En el tramo segundo la traza discurre paralela al río Miño hasta conectar en el punto kilométrico 19,000 mediante un enlace con la carretera local a Astáriz. A continuación se cruza el río Miño con una estructura de 803 metros. En la orilla norte se diseña el enlace con la N-120 y la traza discurre a media ladera.

El tramo tercero discurre por el municipio de Ribadavia a media ladera y al llegar al punto kilométrico 32,600 se dispone el enlace de Ribadavia y a continuación una estructura de 840 metros para salvar el río Avia y la intersección de la N-120 con la carretera de Ribadavia a Carballino. En el municipio de Melón se propone un nuevo enlace (punto kilométrico 43,100).

En el tramo cuarto la autovía discurre paralela a la N-120, dejando el núcleo de La Cañiza al norte. En el punto kilométrico 51,200 se propone un enlace con la carretera de La Cañiza a Crecente. En el punto kilométrico 57,100 se dispone un viaducto y en el punto kilométrico 58,600 un túnel de 2,5 kilómetros a la salida del túnel la autovía se dirige a la llanura del río Tea.

En el tramo quinto discurre por una zona menos abrupta que en la alternativa norte, cruza la vega del Tea al sur de Pontearas y se acerca a la carretera nacional por la ladera sur. Se dispone un enlace para acceso a Pontearas.

El tramo sexto consiste en la duplicación de la actual variante de Porriño, reduciendo la mediana a 4 metros y se aprovechan los tres enlaces existentes.

La alternativa norte, de aproximadamente 85 kilómetros, coincide con la alternativa centro en los tramos primero, segundo, tercero y sexto.

En el tramo cuarto la traza asciende hasta la cota de 680 en las proximidades de La Cañiza (punto kilométrico 50,000), dejando la población al sur. Continúa ascendiendo hasta cota 800 en el punto kilométrico 55,400 e inicia el descenso paralela a la carretera nacional N-120.

El tramo quinto comienza con el descenso hasta la llanura del río Tea con importantes viaductos en los puntos kilométricos 62,000, 67,000 y

73.000. El casco urbano de Pontearreas se bordea por el norte y se cruza el río Tea con un puente en el punto kilométrico 78.000. Después de pasar Confruco por el norte se une a la N-120 en el punto kilométrico 85.000.

La alternativa sur, de 85 kilómetros, coincide con la alternativa centro en los tramos primero, quinto y sexto.

En el tramo segundo se aparta de la ribera del Miño hacia el sur y continúa por el término municipal de Castrelo de Miño, dejando Bonzas al este y Noallo al sur.

El tramo tercero discurre por el término municipal de Arnoia cruzando con un viaducto singular los ríos Arnoia y Miño en su punto próximo al ferrocarril. Se disponen viaductos en los puntos kilométricos 41.000 y 43.000.

El tramo cuarto atraviesa un relieve muy abrupto, lo que condiciona importantes movimientos de tierra y la creación de numerosas estructuras. En las proximidades de La Cañiza existe la posibilidad de conectar con la alternativa centro. En el punto kilométrico 44.000 se dispone un viaducto y a partir de La Cañiza la traza se encamina hacia el sur y bordea el Collado de Franqueira que en el caso de la alternativa centro es atravesado en túnel. En el punto kilométrico 56.000 se proyecta un viaducto importante y otros en los puntos kilométricos 63.000; 66.000 y 67.000.

En el punto kilométrico 68.700 se dispone un túnel corto que desemboca en la alternativa centro al inicio de su tramo quinto.

## ANEXO II

### Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Galicia	X
Gobierno Civil de Orense	X
Gobierno Civil de Pontevedra	
Consellería de Industria, Comercio y Turismo de la Xunta de Galicia	
Instituto para la Conservación de la Naturaleza (ICONA)	X
Diputación Provincial de Orense	
Diputación Provincial de Pontevedra	X
Ayuntamiento de Ginzo	
Ayuntamiento de Areas	
Ayuntamiento de Pontearreas	X
Ayuntamiento de Villasobroso	
Ayuntamiento de Villasobroso	
Ayuntamiento de Paraños	
Ayuntamiento de La Lamosa	
Ayuntamiento de La Cañiza	
Ayuntamiento de Ribadavia	X
Ayuntamiento de Untes	
Ayuntamiento de Quintela	
Ayuntamiento de Orense	X
Asociación para la Defensa Ecológica de Galicia	
Sociedade Galega de Historia Natural	X
Asociación Naturista «Bajo Miño»	X
Grupo Erva	X
Asociación Naturalista Habitat	

#### Respuestas recibidas más significativas:

ICONA: «No cabe formular, en principio e independientemente de los resultados que se deriven del oportuno estudio de impacto ambiental, observaciones relevantes respecto a su actual planteamiento, por cuanto no afecta a ningún espacio natural, protegido o no, cuya integridad ecológica deba ser preservada, ni a especies de flora y fauna cuyos hábitats deban ser preservados al amparo de la legislación vigente.»

Debe procurarse que las dos calzadas discurren adyacentes, y sobre el actual trazado de la N-120, durante el mayor recorrido posible.

Debe intentarse que el trazado atraviese las áreas más degradadas, preservando al máximo posible las superficies de bosques, arboledas y suelos fértiles.

Se deberán intensificar las medidas de protección ambiental en los tramos de cruces de ríos (Tea, Deva, Avia, etc.) y especialmente en el bosque autóctono situado en la orilla sur del río Miño unos tres kilómetros aguas abajo de Orense capital.

Se ha de prever el efecto barrera que representa la carretera como elemento perturbador de la red de drenaje superficial, conservando de la forma más natural posible su cauce.

Se deberán sembrar y plantar especies autóctonas en aquellas superficies de desmonte o terraplén a ambos lados de la autovía.

Es preciso aprovechar los recursos naturales que pueden desaparecer por acción de las obras (vegetación, tierra vegetal, etc.).

Deberá restringirse o eliminarse el empleo de cargas explosivas muy potentes, que a menudo provocan el desvío de manantiales y acuíferos.

Se debe controlar la ejecución de las obras para evitar que por desidia o ignorancia se provoquen daños ecológicos perfectamente evitables.

Se ha de preservar de todo impacto a las Gándaras de Budiño, por su importancia para la invernada, el paso migratorio y la nidificación de las aves acuáticas.

Se deberá tener en cuenta el planteamiento urbanístico vigente.

Se debe realizar sólo el número de enlaces racionalmente necesarios.

Deberán ser atendidas las sugerencias de los Ayuntamientos afectados.

## ANEXO III

### Resumen del estudio de impacto ambiental

#### Contenido

El estudio de impacto describe dos alternativas y dos variantes sobre dichas alternativas denominadas conexiones, que en líneas generales engloban los trazados de las soluciones propuestas en el estudio informativo.

Según el estudio, los trazados discurren dentro de los límites de las provincias de Orense y Pontevedra, atravesando un modelo clásico de paisaje atlántico, donde domina los materiales paleozoicos y prepaleozoicos, granitos, granodioritas, cuarcitas y gneises.

En este paisaje predominan las superficies agrícolas y ocupando los terrenos más agrestes, dedicados a la producción de madera, y se conservan algunos bosques de carballos y rebollos, mezclados con pinos de repoblación y eucaliptos. La fauna asociada a este medio tan humanizado, según el referido estudio, no es de gran riqueza ni en diversidad ni en valor ecológico.

En las márgenes de los ríos y arroyos se conservan bosques galería dominados por fresnos, olmos, tojo y mostajo entre otras especies, constituyendo sistemas complejos y de alto valor ecológico como son las riberas del Miño. Este espacio natural está calificado por la «Propuesta de normas complementarias y subsidiarias de planeamiento de Orense y Pontevedra» como suelo no urbanizable de protección especial, pendiente de la redacción de un plan especial, que establezca sus límites geográficos definitivos y las propuestas de uso y gestión.

Otros espacios de valor ambiental localizados en las proximidades de la autovía y declarados según los criterios establecidos por la Ley de Espacios Naturales Protegidos (1975), Ley de Conservación de Espacios Naturales (1989), Ley de Caza (1970), y de acuerdo a las propuestas de ámbito autonómico y local, son el Parque Natural del Monte Aloia. Los espacios de limitación cinegética de Gándaras de Budiño y Ensenada de San Simón. Los espacios considerados de especial interés ecológico son los denominados «Desembocadura del río Miño», «Palacios del Sil», «Sierra de Suido» y los montes de utilidad pública de San Cipriano de Bembrive, San Fins y San Nomedio.

Asimismo, en los alrededores de la traza, aunque sin definir su punto de localización exacta, existen numerosos monumentos nacionales, iglesias, capillas, pazos y yacimientos arqueológicos.

El análisis comparado realizado mediante métodos matriciales, de los impactos teóricos que pudieran surgir, y referido a los distintos tramos y alternativas del trazado de la autovía, selecciona como solución más idónea la que une los tramos denominados, según el estudio de impacto ambiental: Conexión Sur-Norte, Alternativa Norte, Conexión Norte-Sur, Alternativa Sur.

La zona donde se prevén mayores impactos es el entorno del Miño y sus riberas.

La alternativa propuesta no supone grandes movimientos de tierras, a excepción del tramo donde se localiza el túnel bajo el Collado de Franqueira.

Otros impactos significativos son:

Cruce de numerosos ríos y cursos menores y riesgos de relleno del cauce con materiales y escombros o extracción de materiales del mismo cauce.

Ocupación de terrenos agrícolas, sobre todo viñedos en las márgenes del río Miño y en la comarca de Ribadavia.

Ocupación de enclaves de vegetación relevantes en la ladera izquierda del Miño, montes Barbadanes, alrededores de Barbantes-estación y valle del río Calvo.

Ocupación del espacio natural denominado «Espacio de Alto Valor Forestal de La Cañiza».

Afección a un número elevado de edificaciones.

Fuerte efecto barrera, afectando a las conexiones entre explotaciones agrarias y pueblos.

Para minimizar los impactos previstos, en el estudio se proponen las siguientes medidas correctoras:

Evitar derrumbes de rocas o deslizamientos del terreno adoptando pendientes no superiores a 1:1, instalando mallas protectoras o muros de contención.

Favorecer la regeneración natural de las escombreras.

**Restauración de canteras abiertas.**

No ubicar escombreras en el cauce del río Miño, ni en las zonas urbanizadas de las proximidades de la ciudad de Orense.

Reponer el suelo removido de las pistas abiertas en el valle del río Calvo.

Establecer las escombreras en el fondo de pequeñas depresiones de arroyos inexistentes.

Ubicar las plantas de tratamiento de materiales en el ancho valle del río Uma, aunque a distancia de él.

Ni en los alrededores de Barbantes-Estación, ni en los de Fea se habrán de instalar plantas de tratamiento de materiales, ni escombreras. Se instalarán muros provisionales que protejan el cauce del río, de su relleno en los puntos próximos a los apoyos del puente que necesariamente habrá de construirse. Se vigilará el vertido de aceites y otros contaminantes. El plan de revegetación pondrá especial interés en el apartado de «Restauración de riberas».

Evitar los rellenos de cauces y canalizar los regatos y arroyos que bajan de forma perpendicular a la traza en el ámbito del río Avia, valle del río Calvo, Cuenca del río Uma, cauce del río Bouzas y fuentes del río Deva.

Evitar la extracción de áridos, el bombeo de agua y el relleno del cauce en los ríos Tea y Uma.

Recuperar taludes, enlaces, mediana, canteras, caminos accesorios y riberas.

Diseñar pasos inferiores que eviten el efecto barrera para la fauna, sobre todo en algunas zonas como el valle del río Calvo y montes que lo delimitan, valle del río Uma en la salida sur del túnel.

Establecer medidas sociales compensatorias, relacionadas con paliar el paro de las zonas más afectadas por el desempleo y evitar durante las obras el incremento de la demanda de bienes y servicios, a niveles superiores a la capacidad de oferta.

Instalación de barreras antirruído en los siguientes puntos:

- Edificaciones próximas a la traza en San Ciprian de Viñas.
- Edificaciones próximas a la traza en Valenzana (San Bernabé).
- Edificaciones a la salida de Orense e Arvedelo.
- Edificaciones próximas a la traza en Santo y Correcira.
- Edificaciones próximas a la traza en la estación de Barbantes.
- Edificaciones en Lavas (Santa Eulalia).
- Edificaciones en Ventosela.
- Edificaciones en Novoa (San Esteban).
- Edificaciones en Retiro límite entre el término municipal de Melón y La Cañiza.
- Edificaciones en Portela.
- Edificaciones en Carrasqueira.

Relación de pasos y caminos de servicio que se recomiendan para evitar el efecto barrera, que coinciden con los propuestos en el proyecto:

- Carretera San Ciprian de Viñas-Orense.
- Carretera Orense a Parada y Quintos.
- Carretera que une la carretera del embalse de Castrelo y varias aldeas como Santa Eugenia, Requejo y Piñeiro.
- Carretera que parte de la del embalse de Castrelo a la altura del kilómetro 9 y se dirige hacia Toén.
- Carretera del embalse de Castrelo a la altura del punto kilométrico 13.
- Carretera N-120 entre los puntos kilométricos 552 y 553.
- Carretera que parte de la N-120 a la altura del kilómetro 556 en Razamonde.
- Carreteras que parte de la N-120 a la altura de Ventosela hacia pueblos como Souto y Camporredondo.
- Carreteras que parten de Larotea y San Cristóbal y se dirigen hacia Beade, Veiga y Costeira.
- Carretera que se dirige a Carballeda de Avia.
- Carretera que parte de Quines.
- Carretera que une Melón con Touron.
- Carretera N-120 a la altura del kilómetro 578.
- Carretera que parte de La Cañiza.
- Carretera que une Santa Eulalia de Batallanes con Portela.
- Carretera que parte de Perdean.
- Carretera que parte de Carrasqueira.
- Carreteras que parten de Pontareas.

Realización de una valoración adecuada de las superficies expropiadas.

Reposición de servidumbres de paso, viaria y rural.

Remodelación general de sistema territorial, elaborando un nuevo planamiento con objeto de evitar el crecimiento de suelo urbano sin planificación.

Recolocación de elementos del patrimonio histórico-español y cultural que fueran afectados y articulación de medidas compensatorias.

Realizar prospecciones arqueológicas en el pasillo de la autovía durante la fase de proyecto.

**Análisis del contenido**

El estudio de impacto ambiental identifica y describe acertadamente los espacios de interés natural de ámbito autonómico y local que pudieran resultar afectados por el proyecto.

El estudio no desarrolla en su totalidad los epígrafes de contenido exigidos por el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental.

No se analizan suficientemente determinados aspectos del proyecto desde el punto de vista medioambiental. Describe las alternativas con diferente denominación y trazado aunque finalmente adopte la misma solución que el estudio informativo.

La descripción de los diferentes factores ambientales que definen el sistema receptor es poco detallado e insuficiente en algunos aspectos, ya que no se informa sobre las características hidroológicas y edafológicas de la zona, o la situación del planteamiento vigente, así como de las condiciones preoperacionales de emisiones atmosféricas o de ruidos, y en ningún caso del entramado socioeconómico de la zona susceptible de afección.

Algunos de los aspectos descritos como la vegetación y la fauna resultan muy generales, por no estar referido al ámbito concreto del proyecto, lo cual queda reflejado también en la escala cartográfica que se utiliza en el estudio (escalas 1:200.000 y 1:400.000).

A pesar de no existir una descripción completa de las características preoperacionales del medio receptor, la identificación y evaluación de impactos sí está referida a todos los factores del medio físico y social. No obstante la referida evaluación tiene carácter general y, en consecuencia, también las medidas correctoras propuestas, como son la localización de escombreras, reposición de caminos; respecto de las barreras antirruído, aunque se propone su localización precisa, no está justificada con un modelo de previsión.

El estudio de impacto ambiental no evalúa las afecciones derivadas de los movimientos de tierras para la realización de desmontes, terraplenes, viaductos y túneles. Tampoco establece el balance de masas que determine las necesidades de préstamos o los volúmenes sobrantes de la excavación de los túneles. No determina la localización de vertederos, y no identifica ni valora la necesidad de apertura de nuevas vías de acceso, la localización precisa del parque de maquinaria e instalaciones auxiliares.

No se prevé, a través de un plan de obra adecuado, la coordinación de las tareas propias de la construcción de la vía con las de recuperación ambiental de áreas degradadas.

No se valora la incidencia del efecto barrera en la población ni el incremento de los niveles de ruido, que en un sistema territorial como el que nos ocupa, con una densidad de población muy elevada, es de gran importancia.

No se ha realizado un estudio valorativo del riesgo de afección a yacimientos arqueológicos u otros elementos de patrimonio histórico español y cultural.

No se ha realizado un estudio de integración paisajística de la vía en el entorno, y en especial de las numerosas estructuras aéreas que se proyectan en la obra.

El estudio de impacto ambiental, a la vista de lo expuesto, presenta significativas deficiencias en cuanto al inventario ambiental, análisis de impactos y por tanto de medidas correctoras. En su conjunto el estudio de impacto ambiental debe calificarse de preliminar. Estas deficiencias de información y análisis son objeto de tratamiento en el condicionamiento de la declaración de impacto ambiental.

**ANEXO IV****Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental***Alegantes*

- Diputación de Pontevedra.
- Ayuntamiento de San Ciprian de Viñas.
- Ayuntamiento de Barbadas.
- Ayuntamiento de Orense.
- Ayuntamiento de Toén.
- Ayuntamiento de Cenlle.
- Ayuntamiento de Ribadavia.
- Ayuntamiento de Crecente.
- Ayuntamiento de Carballeda de Avia.
- Ayuntamiento de Arbo.
- Ayuntamiento de Las Nieves.
- Ayuntamiento de Covelo.
- Ayuntamiento de Pontareas.
- Ayuntamiento de Porriño.
- Ayuntamiento de Salvatierra de Miño.
- Partido Socialista de Galicia-PSOE.
- Bloque Nacionalista Gallego.
- Sociedade Galega de Historia Natural.
- Grupo ecologista «O Brote».
- Asociación cultural «Ridimoas».
- Comerciantes e industriales del municipio de Carballeda de Avia. (21 firmantes).



Vecinos del Ayuntamiento de Barbadás (628 vecinos).  
 Vecinos de la parroquia de Alongos (76 vecinos).  
 Vecinos de la parroquia de Razamonde (11 vecinos).  
 Vecinos de la parroquia de Ventosela (18 vecinos).  
 Vecinos de la parroquia de San Esteban de Novoa (65 vecinos).  
 Vecinos de la parroquia de Santa Eulalia de Batallanes y de San Pedro de Batallanes (44 vecinos).  
 Vecinos de la parroquia de Taboeja (42 vecinos).  
 Vecinos de la parroquia de Gulans (56 vecinos).  
 Vecinos de la parroquia de Areas (fuera de plazo) (27 vecinos).  
 Vecinos de la parroquia de Cristiñade (fuera de plazo) (22 vecinos).  
 Vecinos de la parroquia de Gulans (fuera de plazo) (38 vecinos).  
 «Cantera Hermanos Cortinas, Sociedad Limitada» (fuera de plazo).  
 224 alegaciones de particulares (dos fuera de plazo).

#### Contenido de las alegaciones ambientales más significativas

Se señala la improcedencia del trazado propuesto en el municipio de San Ciprian de Viñas (Orense), de acuerdo con las siguientes consideraciones:

Altera de forma sustancial la ordenación urbanística, el planeamiento vigente y la estructura del núcleo.

Afecta a edificaciones que incluyen viviendas unifamiliares, pequeños talleres artesanales y naves industriales.

Se produce un grave efecto barrera por la intersección con las vías de acceso a Orense.

Se prevé un deterioro de la salud pública causado por el elevado nivel de ruidos.

En el municipio de Barbadás (Orense) se pide que se estudien nuevas alternativas dado que el trazado propuesto atraviesa un polígono de suelo urbanizable en el que está prevista la construcción de 372 viviendas, 124 bajos comerciales, un grupo escolar, así como áreas de recreo y servicios. Asimismo, se evoca la proximidad del casco histórico de A Valenzá y el elevado valor ecológico de la cañada de Barbadás.

Dentro del municipio de Orense se demanda una tercera conexión de acceso a esta capital de forma que se facilite el acceso a dicha población.

Diferentes alegaciones van dirigidas a impedir que el trazado de la infraestructura discurra a través de la margen izquierda del río Miño (puntos kilométricos 9,300 al 19,666), justificando esta actitud según los siguientes términos:

Los márgenes del río Miño están considerados como espacio natural («Diario Oficial de Galicia», de 20 de junio de 1991)

En este tramo se sitúa el mejor bosque autóctono del valle orensano del río Miño (puntos kilométricos 12,960 al 16,786). Es un magnífico ejemplo de bosque mixto de transición entre la región eurosiberiana y la mediterránea, de elevado valor ecológico, didáctico e incluso científico.

Supone la creación de una importante barrera que privaría a muchas especies faunísticas de su libre acceso al río.

Se advierte de la peligrosidad de deslizamientos y derrumbes de taludes en el tramo que discurre próximo al río Miño, como en su día ya se pusiera de manifiesto en la N-120 entre Orense y Penalba.

Se pone de manifiesto, desde el punto de vista de la seguridad vial, la incidencia adversa derivada de las condiciones climáticas del área tanto por las densas y abundantes nieblas como por la persistencia de las heladas, dada la orientación al poniente de la ladera.

El Ayuntamiento de Tóen (Orense) y los vecinos de la parroquia de Alongos basan su alegato en las alteraciones en el sistema viario, en la división del núcleo de población de Alongos en dos partes (puntos kilométricos 16,300 a 16,500), y en la ocupación de superficie dedicada al viñedo. Proponen un trazado alternativo entre los puntos kilométricos 12,872 y el 18,500.

El Ayuntamiento de Cenlle (Orense) formula, a nivel general, el alejamiento de la autovía de los núcleos de población, la construcción de pantallas antirruído, así como una solución eficaz al tratamiento de las aguas. A nivel particular, se exigen las siguientes correcciones:

Reposición de pasos en 13 puntos diferentes.

Respeto a las instalaciones y reposición de las redes de abastecimiento de agua de Razamonde (punto kilométrico 23,770), Layas (22,792) y Barbantes (punto kilométrico 21,354).

Respeto a la fuente romana (punto kilométrico 24,550).

Solución a las viviendas afectadas (puntos kilométricos 24,930, 23,120 y 20,809).

Los vecinos de Ventosela-Ribadavia (Orense) piden que se aleje la autovía del núcleo de población y que la reposición de los caminos deberá igualar o superar la categoría de uso existente.

El tramo medio del regato Maquiáns en el término de Ribadavia (Orense) es afectado longitudinalmente por la autovía, por lo que, en virtud de su elevado valor ecológico y de la afección a los molinos existentes, se solicita el cambio del trazado entre el punto kilométrico 34,892 al 36,340, de forma que la intersección se produzca en dirección perpendicular al curso.

Al paso por el término municipal de Carballeda de Avia (Orense) se han puesto las siguientes objeciones:

El carácter industrial del municipio hace que sea necesario un enlace que dé acceso a la autovía.

Excesiva proximidad al núcleo de San Esteban de Novoa (punto kilométrico 36,935).

Afección a la capilla de Santa Lucía de gran valor antropológico (punto kilométrico 37,340).

Intersección de tres caminos rurales no restituidos (puntos kilométricos 36,505, 36,820 y 37,340).

Ocupación de zonas de viñedo.

Por todo ello se propone un trazado alternativo que aleja a la infraestructura del núcleo de población.

El Ayuntamiento de Melón (Orense) solicita un paso en el punto kilométrico 45,250 para respetar la comunicación entre los núcleos de Cuesta del Cuco y Cimadevilla.

El Ayuntamiento de Crecente (Pontevedra) solicita:

Estudiar un trazado que busque la línea recta entre San Fins y Padroso.

Realizar buenos accesos a los Ayuntamientos de Arbo, Crecente, Padrenda y Cortegada.

Buscar un trazado que facilite la comunicación con Portugal.

El Ayuntamiento de Arbo (Pontevedra) pide que estudie una alternativa próxima a la ribera del Miño y que, en todo caso, se construya un nuevo acceso que facilite el acceso a la autovía.

Se solicita un nuevo trazado al paso por las parroquias de Santa Eulalia de Batallanes, San Pedro de Batallanes y Taboeja, dado que se aíslan los barrios de Lentille (punto kilométrico 62,954), Porteiro (punto kilométrico 63,224), Gandarela (punto kilométrico 64,390), Portela (punto kilométrico 65,000), Abilleira (punto kilométrico 65,663) y Perdean (punto kilométrico 67,775).

El Ayuntamiento de Covelo (Pontevedra) estima más adecuada la alternativa norte y propone que se mejoren los accesos y comunicaciones de la zona.

Vecinos de Areas, Cristiñade y Gulans-Pontearreas (Pontevedra) solicitan un enlace entre los núcleos de Pontearreas y Porriño de forma que se les facilite el acceso a Vigo a las aldeas situadas al oeste del valle de Pontearreas.

El Ayuntamiento de Salvaterra (Pontevedra) estima la conveniencia de proyectar un nuevo enlace en la carretera de As Neves a Villasobroso que dé acceso a los municipios de As Neves, Villasobroso, Arbo, Mondariz, Mondariz-Balnario y Covelo.

Se solicita por parte del Ayuntamiento de Porriño, un paso elevado en el punto kilométrico 85,423, así como la reposición de todos los servicios afectados.

Entre los puntos kilométricos 13,500 y el 14,000 la autovía discurre a través de la concesión minera C. E. Rial I fracción 1.<sup>a</sup>, cuya actividad se centra en la extracción de granito ornamental. Las distancias de seguridad necesarias para el empleo de explosivos obligan a la no explotación de una parte de la concesión.

**9663** RESOLUCION de 27 de marzo de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de ampliación del sistema de refrigeración del agua de circulación de la Central Nuclear de Ascó, de la Asociación Nuclear de Ascó.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22, del Reglamento para la ejecución del Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de febrero, de evaluación de impacto ambiental, se hace pública para general conocimiento la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de ampliación del sistema de refrigeración del agua de circulación de la Central Nuclear de Ascó, de la Asociación Nuclear de Ascó.

Madrid, 27 de marzo de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

**Declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de ampliación del sistema de refrigeración del agua de circulación de la Central Nuclear de Ascó**

El Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio de evaluación de impacto ambiental 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 la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.