

**11232** RESOLUCION de 30 de marzo de 1992 de la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura, por la que se acuerda la inscripción del Laboratorio «Geotecnia y Cimientos, Sociedad Anónima» (GEOCISA), sito en Prolongación Ingeniero Torres Quevedo, sin número -Polígono Torrecilla-, Córdoba, en el Registro General de Laboratorios de Ensayos acreditados para el control de calidad de la edificación, y la publicación de dicha inscripción.

Vista la comunicación del Consejero de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, de la Orden de 30 de enero de 1992 concediendo acreditaciones al Laboratorio «Geotecnia y Cimientos, Sociedad Anónima» (GEOCISA), sito en Prolongación Ingeniero Torres Quevedo, sin número -Polígono Torrecilla-, Córdoba, para la realización de ensayos en las áreas técnicas de acreditación para el control de calidad de la edificación: «Área de control de hormigón en masa, de cemento, de áridos y de agua», esta Dirección General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 de las disposiciones reguladoras generales para la acreditación de laboratorios de ensayos para el Control de Calidad de la Edificación, aprobadas por el Real Decreto 1230/1989, de 13 de octubre, acuerda:

1. Inscribir el citado Laboratorio en el Registro General de Laboratorios de Ensayos para el Control de Calidad de la Edificación, en las áreas técnicas de acreditación «Área de control de hormigón en masa, de cemento, de áridos y de agua» con el número 11045HC92.
2. Publicar la inscripción en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 30 de marzo de 1992.-La Directora general para la Vivienda y Arquitectura, Cristina Narbona Ruiz.

**11233** RESOLUCION de 30 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 la «Autovía del Noroeste, CN-VI de Madrid a La Coruña. Tramo: Lugo-La Coruña», 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 febrero, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de la «Autovía del Noroeste, CN-VI de Madrid a La Coruña. Tramo: Lugo-La Coruña», de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta resolución.

Madrid, 30 de marzo de 1992.-El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

#### DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE LA «AUTOVIA DEL NOROESTE, CN-VI DE MADRID A LA CORUÑA. TRAMO: LUGO-LA CORUÑA», DE LA DIRECCION 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 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 28 de julio de 1989, a la Dirección General de Política Ambiental, la memoria-resumen del proyecto, consistente en la Orden del Estudio Informativo, al objeto de iniciar el procedimiento de estudio de impacto ambiental.

La aprobación técnica del Estudio Informativo se realizó con fecha 16 de abril de 1991, y con ello la elección de la alternativa de trazado definitiva.

El proyecto consiste en la definición de la Autovía Madrid-La Coruña, en su tramo La Coruña-Lugo, con una longitud aproximada de 106 km. Estudia tres alternativas de trazado de las que selecciona como más idónea la denominada sur-norte.

El Anexo I contiene los datos esenciales del proyecto.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental, estableció a continuación, un periodo de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del reglamento, 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 in-

formativo a trámite de Información Pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado», con fecha 17 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 16 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, la Evaluación de Impacto Ambiental y resultado de la información pública.

Un resumen del resultado del trámite de información pública del estudio, 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 la Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.º, 16.1 y 18 de su reglamento de ejecución, aprobado por 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 del Noroeste CN-VI de Madrid a La Coruña, Tramo: Lugo-La Coruña.

#### Declaración de Impacto Ambiental

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

1. **Protección del sistema hidrológico.**-La importancia de los aspectos hidrológicos en el ámbito territorial de actuación de la obra prevista, viene remarcada por la necesidad de realización de 14 puentes o viaductos sobre los principales ríos interceptados (Breja, Mero, Mendo, Ladra y Miño) y 468 obras de fábrica que salvan el paso por cauces menores, siendo éste el objeto de las recomendaciones que la Confederación Hidrográfica del Norte realiza en su alegación, recogidas en el Anexo IV.

Por ello, con objeto de asegurar que, durante las fases de construcción y explotación de la Autovía, se realiza el correcto drenaje y evacuación de aguas y sólidos transportados se cumplirá lo siguiente:

a) Se realizará el estudio de los caudales de los ríos y arroyos interceptados partiendo de las diferentes cuencas, en condiciones de máxima avenida para periodos de retorno de 500 años. Los resultados del anterior estudio se emplearán en la definición de la ubicación y dimensiones de las estructuras de paso por los principales ríos, así como de las obras de fábrica en los cursos menores.

b) Con objeto de evitar la erosión de los terraplenes dotados de las mencionadas obras de fábrica y de todos aquellos colindantes a los cursos de agua, entre ellas las ubicadas en el área de influencia del embalse de Cecebre, se ejecutarán obras de defensa y estabilización tales como siembras y escolleras, según lo sugerido a este fin por la Confederación Hidrográfica del Norte.

c) Debido al carácter accesible de los acuíferos interceptados por la traza y el uso que de ellos se hace para el abastecimiento a la población (fuentes y manantiales de Betanzos, Coiros y Lugo), y otras capas freáticas objeto de alegaciones en el periodo de información pública, se realizará la caracterización hidrogeológica de los acuíferos afectados por el trazado y el inventario de las captaciones que soportan. En base al citado estudio se asegurará la recarga de los acuíferos y el abastecimiento mediante la conducción de las fuentes, manantiales y pozos artesianos afectados.

d) Al objeto de preservar la calidad del recurso hídrico superficial y subterráneo, se acuerdo con los límites establecidos para la clase A.1. del Anexo I del Real Decreto 927/1988, de 29 de julio (por el que se aprueba el Reglamento de la Administración Pública del Agua y la Planificación Hidrológica), se evitará el acceso directo a cauces públicos cuyo aprovechamiento sea el consumo humano de aquellas aguas que a consecuencia de las actividades relacionadas con las obras hayan sufrido proceso de contaminación. Con este objeto se efectuará la decantación de las aguas contaminadas en balsas que se diseñarán a tal fin. En cualquier caso se garantizará la disponibilidad del recurso hídrico en las condiciones de calidad y cantidad con las que se emplee con anterioridad a las obras.

2. **Preservación de la morfología: Movimiento de tierras.**-El volumen del movimiento de tierras que se recoge en el estudio informativo que asciende a 25,6 millones de metros cúbicos, representa una afección potencial negativa valorada en grado máximo por el estudio de impacto ambiental, para el tramo II de la solución adoptada. Por ello a fin de minimizar la afección morfológica señalada, deberá cumplirse junto a lo establecido por la condición 8 apartado b) de la presente declaración, lo siguiente:

a) Se definirá el volumen de tierras sobrante, y la localización de vertederos, escombreras, canteras, graveras y áreas de préstamo, así como las características y forma de explotación de las mismas.

Asimismo, se definirá la localización de las instalaciones auxiliares de obra.

b) Con objeto de evitar los riesgos de deslizamiento, desprendimiento y corrimiento de tierras se definirán las medidas aplicables a los taludes del tramo del pK 20 al pK 39, y en todos aquellos previstos en el estudio informativo así como aquellos que se generen como consecuencia de las modificaciones de trazado que se realicen.

c) Para las áreas que se delimiten en aplicación de lo establecido en las condiciones 3 y 4, se diseñarán las medidas preventivas que eviten riesgos de desprendimientos, deslizamientos y corrimientos de tierra, como consecuencia de la ubicación temporal y espacial de las voladuras previstas en los tramos del pK 46 al pK 49 y del pK 68 al pK 73.

3. *Protección de la vegetación y suelos.*—Dado el alto valor de la vegetación señalado por el estudio de impacto ambiental, representada por los carballares afectados por la traza en el tramo I, frondosas del entorno de los ríos Ladra y Parga, bosques riparios de las márgenes del Verja, Mera, Mendo, Mando, Ladra y Miño, masas de repoblación con bosques de frondosas del entorno del embalse de Cecebre, matorrales de piorno y escobón, pinares puros de Betanzos a Coiros y de La Castellana a Sierra de Cova de Serpes, se aplicará para su protección lo siguiente:

a) Se definirá cartográficamente, las áreas de alto valor antes señaladas. Se vallará la franja de ocupación de terreno delimitado por el estudio informativo con el fin de restringir el movimiento de la maquinaria y el emplazamiento de instalaciones auxiliares a dicha franja, realizándose los accesos a la misma por sus extremos.

b) En otras áreas, se procederá a la adecuación de los caminos existentes o realización de nuevos accesos que quedarán, en cualquier caso, localizados en el proyecto constructivo.

c) De acuerdo con la propuesta del estudio de impacto ambiental de sustituir los taludes de más de 15 metros de altura, entre los tramos del pK 0 al pK 38, del pK 50 al pK 53 y del pK 66 al pK 73, por trincheras o falsos túneles, se realizará un estudio de viabilidad técnica que tendrá en cuenta, además, la consideración de resolver dichos tramos mediante túnel.

d) En las áreas mencionadas en la condición 3.a) y en aquellos suelos ocupados por cultivos, recogidos en el Mapa de aprovechamientos y usos del suelo del estudio de impacto ambiental, se procederá tras el desbroce, al decapado del horizonte productivo del suelo, para su ulterior utilización, así como a la realización de riegos en la traza, pistas de acceso, bajos de vehículos y carga, a fin de evitar la generación de polvo en las áreas colindantes a la traza.

4. *Protección de la fauna.*—Al objeto de preservar el alto valor faunístico de las áreas señaladas en el estudio de impacto ambiental, representado por las 63 especies protegidas inventariadas, entre ellas, el águila culebrera, lagartija rabilarga, aguilucho lagunero, búho chico, nutria, alcotán y gavilán, se cumplirá lo siguiente:

a) Se delimitarán las áreas frágiles por la presencia de fauna sensible y aquellas áreas de nidificación-reproducción, que puedan verse afectadas por las obras, previa revisión del inventario de especies recogidas en el estudio de impacto ambiental, y se cuantificará su abundancia.

b) Se procederá a estudiar y proyectar variaciones en el trazado a fin de asegurar la no afección significativa de las anteriores áreas.

c) Dado el grado de protección establecido para el embalse de Cecebre por ser zona de reproducción de aves migratorias, según recoge el estudio de impacto ambiental, y estando afectado su área de influencia por el trazado entre los pKs 19 al 21, así como por el enlace 4 con la autovía A-9, se desplazará el trazado en dicho tramo, alejándolo del embalse, y se estudiará una nueva localización del enlace y de manera que no afecte al espacio comprendido entre el trazado de la autopista A-9 y el límite de la lámina de agua al embalse.

5. *Permeabilidad territorial.*—El proyecto de trazado y construcción de la futura autovía asegurará la no alteración de la comunicación transversal de las carreteras, caminos públicos, privados y pecuarios interceptados por el trazado, tanto en la fase de construcción como durante la explotación de la vía. A este fin, además de los 89 pasos y la reposición de 13 kilómetros de carreteras previstas en el estudio informativo, se tendrá en cuenta lo alegado al respecto durante la información pública, de forma que se asegure el nivel actual de servicios. Asimismo, siguiendo las recomendaciones del ICONA, se diseñarán pasos específicos para fauna, según las áreas que se delimiten en cumplimiento de la condición 4.

6. *Reducción de los niveles de ruido.*—Se realizará el estudio de los niveles de inmisión sonora de fondo antes de la construcción de la vía y en la fase de funcionamiento de la misma a fin de ubicar las medidas antiruido. Se aplicarán las medidas correctoras necesarias para que los niveles no sobrepasen los 55 B Leq nocturnos y 65 dB Leq diurnos, medidos en los límites del suelo urbanizable, calificado en el planeamiento urbanístico de los diferentes municipios afectados, y para aquellas aldeas o barrios que carezcan del referido planeamiento, en los límites de su casco urbano.

En particular, estas medidas se aplicarán en aquellas zonas que, por sus bajos niveles de ruido actual, sean más sensibles a mostrar alteraciones, como son las recogidas en el estudio de impacto ambiental (Villadoris, Goyente, Rocha, Pazos, Iglesia, Curra, Marcos, Montellos, Santa Cruz, etc.), así como las áreas que se delimiten en aplicación de lo establecido en la condición 4.

7. *Protección del patrimonio histórico-artístico.*—A fin de preservar esta riqueza cultural se procederá a:

a) Realización de un estudio de prospección y valoración de los yacimientos arqueológicos señalados en el estudio de impacto ambiental, que abarque el área de afección del trazado de la vía, a fin de garantizar la conservación y posibilidad de recuperación de los restos. El resultado de dicho estudio deberá ser puesto en conocimiento de la Dirección General del Patrimonio Artístico y Monumental de la Consejería de Cultura de la Xunta de Galicia. Cuando el resultado de dicho estudio de prospección indique la existencia de riesgo de afección a los referidos yacimientos, el promotor del proyecto facilitará el necesario asesoramiento a la dirección de obra, y comunicará esta circunstancia al organismo competente anteriormente mencionado.

Asimismo, si durante la ejecución del proyecto aparecieran restos de este tipo se paralizarán las obras en esta área, procediéndose a ponerlo en conocimiento del citado organismo.

b) En las zonas donde existen los monumentos de interés histórico-artístico recogidos en el apartado 4.6. del estudio de impacto ambiental y en las alegaciones, tales como el Pazo de Anceis y Muralla del Pazo de Santa Cruz, se realizará el diseño de estructuras con relevancia visual de forma que asegure su integración con los valores mencionados.

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 redactará un proyecto de restauración con la definición detallada y el diseño de todas las medidas correctoras y protectoras que deban articularse a este fin. Las referidas medidas se definirán, cuando sea preciso, con el grado de detalle suficiente en cuanto a escalas, información, mediciones, presupuestos y demás documentación que requiera un proyecto ejecutable.

b) Las actuaciones de recuperación, restauración e integración paisajística serán de aplicación efectiva a todas las áreas afectadas por la obra, que deberán delimitarse cartográficamente, en particular, a las áreas de baja pendiente entre viales, zonas afectadas por movimientos de tierras, enlaces y medianas, estribos de viaductos y puentes, márgenes fluviales, zonas de cruce de los cauces fluviales, drenajes y conducciones de las aguas de escorrentía superficial y subterráneas a que se refiere la condición 1; terrenos ocupados por las instalaciones auxiliares de la obra, escombreras y vertederos de nueva creación, zonas de extracción de materiales y préstamos, y taludes a que se refiere la condición 2, terrenos afectados por la construcción en aquellas áreas de interés paisajístico recogidas en el estudio de impacto ambiental, como los valles del Barral y Veiga, embalse de Cecebre, cursos de agua atravesados por la traza, pinares de Betanzos a Coiros y Sierra de Cova de Serpes, así como las pistas y áreas afectadas por el movimiento de maquinaria y actuaciones vinculadas a la obra.

c) Las especies vegetales a emplear en la recuperación deberán seleccionarse de acuerdo con las peculiares características de las formaciones vegetales de la zona. Asimismo se definirán los métodos de siembra, implantación y mantenimiento adecuados, al igual que la adecuación y localización de la capa de suelo retirada a la que se refiere la condición 3.

d) Las medidas de recuperación y restauración de las áreas afectadas deberán simultanearse con las propias de la obra de construcción de las vías. A este fin, se redactará un plan de obra que establezca la coordinación espacial y temporal de ambos tipos de actuaciones.

e) Todas las actuaciones de recuperación ambiental, restauración e integración paisajística a que se refiere la presente condición, deberán estar ejecutadas en su totalidad con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

9. *Seguimiento y vigilancia.*—Los informes, datos, estudios y demás documentación adicional a la contenida en el estudio de impacto ambiental, que se requiere por la presente declaración, 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:

— Estudio de los caudales de los cursos de aguas superficiales a que se refiere la condición 1, apartado a).

— Las medidas de previsión para evitar erosión a las que se refiere la condición 1, apartado b).

— Estudio hidrogeológico de caracterización de los diferentes acuíferos en base a su potencial afección por el trazado y actividades comprendidas en el proyecto de construcción, al que se refiere la condición 1, apartado c).

- Localización de vertederos, escombreras, canteras, graveras y áreas de préstamos e instalaciones auxiliares, requerida por la condición 2, apartado a).

- Cartografía de las áreas de vegetación de alto valor, establecidas en base a sus asociaciones de plantas requerida por la condición 3, apartado a).

- Localización de las pistas de acceso a la traza, de la maquinaria, durante la fase de construcción y límites de movimiento de ésta, según lo requerido por la condición 3, apartado b).

- Estudio de la viabilidad técnica y económica de sustitución de los grandes desmontes, por trincheras o túneles, al que se refiere la condición 3, apartado c).

- Estudio de distribución y abundancia de las diferentes especies faunísticas, en especial aquellas con carácter protegido, que por su comportamiento ecológico pueda ser afectada por la construcción y explotación de la vía, requerido por la condición 4, apartado a).

- Estudio de los trazados alternativos impuesto por las áreas con interés faunístico referido en la condición 4, apartados b) y c).

- Estudio para el diseño de medidas atenuantes de emisiones sonoras al que se refiere la condición 6.

- Informe técnico, aprobado por la Dirección General del Patrimonio Artístico y Monumental de la Consejería de Cultura de la Xunta de Galicia, sobre los resultados de la prospección, en todo el trazado de la autovía y zonas de influencia de la obra para rescatar los posibles yacimientos arqueológicos, al que se refiere la condición 7, apartado a).

- El estudio de tratamiento de taludes al que se refiere la condición 8, apartado b).

- El proyecto de recuperación ambiental al que se refiere la condición 8, apartado b).

- El plan de obra al que se refiere la condición 8, apartado c).

Con carácter semestral, emitiéndose el primer informe antes de los tres meses siguientes a la fecha del acta de recepción provisional de la obra y durante un plazo de tres años:

- Estado del drenaje de los cursos superficiales atravesados por la vía así como de las obras contempladas en la condición 1, apartados b) y c), con posterioridad a los periodos de máxima intensidad de lluvias y en cualquier caso, con posterioridad a las épocas de otoño y primavera.

- Estado y progreso de la estabilidad de taludes a que se refieren las condiciones 2 y 8.

- Estudio de los niveles de inmisión sonora a que se refiere la condición 6, antes de la construcción de la vía y en la fase de funcionamiento, durante los momentos y periodos estacionales de máxima intensidad de circulación tanto diurna como nocturna. Las mediciones deberán realizarse en los límites del territorio calificado como urbanizables a los que se refiere la condición 6. El resultado de las mediciones de ruido de fondo se remitirá a los tres meses de la fecha del acta de comprobación del replanteo de la obra, y el referente a la etapa de funcionamiento por una sola vez, cuando previsiblemente se alcancen las condiciones anteriormente establecidas.

- Estado y progreso del grado de erosión de las áreas especificadas en la condición 8, apartado b).

- Estado y progreso del suelo repuesto y de la vegetación utilizada en la restauración y recuperación ambiental referidos en la condición 8, apartado c).

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, 30 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 Lugo-La Coruña, contemplada en el Corredor Madrid-Asturias y Galicia del II Plan General de Carreteras.

Dicho trazado se ciñe a una banda rectangular de 30 x 110 kilómetros cuyos límites vienen marcados por el planeamiento regional.

Dentro de esta banda se han considerado dos corredores básicos: Corredor norte y Corredor sur, según su posición respecto a la actual N-VI, en los que se han estudiado tres soluciones (norte, sur y mixta sur-norte) cada una de ellas definidas por dos tramos. Los parámetros básicos de diseño que contempla la futura autovía son: Velocidad de Proyecto de 100 kilómetros/hora, calzadas de 7 metros, arcenes exteriores de 2,5 metros e interiores de 1 metro.

Las alternativas estudiadas se describen brevemente a continuación:

#### Alternativa norte:

Comienza en La Coruña por la parte norte cruzando la bahía mediante una estructura para pasar por el término municipal de Oleiros. Prosigue su recorrido cercana a la N-VI, para llegar a Lugo por el norte.

La longitud de este trazado es de 97,4 kilómetros, con pendientes máximas del 5 por 100 y radios entre 4.000 y 450 metros. Esta solución, en su tramo (La Coruña-Betanzos) contempla medianas reducidas de 4 metros de anchura y cunetas trapezoidales de 0,9 metros; siendo en el resto del trazado las cunetas y mediana normales. El objeto de la solución reducida de mediana y cuneta es infringir un menor impacto social derivado de las expropiaciones del suelo urbano que atraviesa este tramo, lo que reduce los costes del proyecto.

En su recorrido intercepta 16 cauces, que salva mediante la construcción de 4.570 metros de puentes o viaductos, 46 carreteras comarcales o locales y 89 caminos rurales y/o pecuarios, además de cruzar siete veces las líneas de ferrocarril y realizar 16 enlaces.

#### Alternativa sur

Comienza al sur de la ciudad de La Coruña dirigiéndose hacia el Municipio de Arteixo para luego girar hacia el este en dirección al Embalse de Cecebre, sigue su recorrido hacia el término municipal de Texeiro, dejando esta población al norte. Tiene la llegada a Lugo por el sur.

En su discurrir de 99,8 kilómetros adquiere pendientes máximas del 5 por 100 y radios entre 3.000 y 500 metros. Intercepta ocho vías y arroyos, que salva mediante 2.730 metros de puentes o viaductos, 44 carreteras comarcales y locales y 55 caminos rurales, además de cruzar tres veces las líneas de ferrocarril y realizar nueve enlaces.

#### Alternativa sur-norte

Se trata de una combinación de las dos alternativas anteriores, la primera parte corresponde a la alternativa sur hasta el embalse de Cecebre (p.k. 20,545) para luego con la alternativa norte (p.k. 16,885) y continuar por ésta, hasta su llegada a Lugo.

Es la solución más larga, recorriendo 105,9 kilómetros con pendientes de máxima del 5 por 100 y radios entre 4.000 y 450 metros.

El tramo La Coruña-Betanzos, coincidente con la alternativa norte, contempla medianas de 4 metros de anchura y cunetas trapezoidales de 0,9 metros, siendo las cunetas y medianas en el resto del trazado las habituales para este tipo de vías.

Cruza cuatro ríos y/o arroyos con 3.930 metros de puentes o acueductos, 43 carreteras locales o comarcales y 85 caminos rurales o pecuarios, así como siete veces las líneas del ferrocarril Realiza 15 enlaces y tiene prevista la construcción de 488 obras de fábrica (marcos y caños) para el drenaje.

## ANEXO II

### Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas Recibidas
Delegación del Gobierno en Galicia	
Gobierno Civil de Lugo	
Gobierno Civil de La Coruña	
Consellería de Industria, Comercio y Turismo	
Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza (ICONA)	X
Diputación Provincial de Lugo	
Diputación Provincial de La Coruña	
Ayto. de Betanzos	
Ayto. de Guisamo	
Ayto. de Guitiriz	
Ayto. de Lugo	
Ayto. de Baamonde	
Asociación para la defensa Ecológica de Galicia (ADEGA)	
Sociedad Galega de Historia Natural	
Asociación Naturista Hábitat	

#### Respuestas recibidas más significativas

ICONA.-Se constata la no existencia de afección a ningún espacio natural, protegido o no, cuya integridad ecológica deba ser preservada, ni a especie de flora y fauna cuyos representantes deban ser preservados al amparo de la legislación vigente a la fecha de la consulta.

## ANEXO III

## Resumen del estudio de impacto ambiental

## Contenido

El estudio de impacto ambiental recoge el contenido de los epígrafes exigidos en el Reglamento de Evaluación del Impacto Ambiental, con alcance y profundidad desiguales.

Tras la descripción de las distintas alternativas de trazado, expone las características del medio, diferenciando los Aspectos Socioeconómicos y el Medio Físico. En este último destaca como factores ambientales relevantes la geología y la climatología, que condicionan la variedad morfológica de la región.

La vegetación natural, de clara influencia atlántica, muestra la intervención antropogénica en las repoblaciones de pino y eucalipto que, junto a la proliferación de cultivos y pastizales, relegan a aquella a pequeños bosquetes conservados con gran calidad en forma de bosques en galería y manchas de carballares.

Existen masas boscosas y zona de pional-escobonal bien conservado que son ámbito propicio para el desarrollo de la fauna, con más de 60 especies protegidas de aves (anátidas, rapaces, quiformes y limícolas, etcétera), reptiles (lución, lagartija ibérica, culebra collar, culebra viperina) y mamíferos (murciélago común, nutria).

El estudio recoge también las especies naturales de las provincias afectadas por los posibles trazados, junto a su grado de protección legal. Describe el paisaje del entorno destacando la amplitud de vistas de los tramos cultivados y las siluetas de las masas autóctonas de bosque que, como el carballar, ofrecen en otoño una variedad cromática que contrasta en colorido con los perennifolios de repoblación.

En cuanto al medio socioeconómico se destaca el carácter rural de la zona, cuya producción agrícola-forestal prima respecto a otros sectores de actividad. Se señala la presencia de valores histórico-artísticos en el entorno, con buenos ejemplos de arquitectura eclesiástica, cruces y varios yacimientos arqueológicos.

Se hace una somera valoración de cada elemento descrito del medio, identificando los impactos principales y cuantificando las alternativas definidas para seleccionar seguidamente aquella de mínimo impacto.

En la alternativa de trazado de mínimo impacto (sur-norte) se definen los siguientes impactos negativos más significativos, sobre los que se apuntan algunas medidas correctoras:

- Afección a la fauna por los niveles de ruido producidos durante la fase de construcción y en menor grado durante la explotación.
- Alteraciones sobre los cursos de aguas superficiales interceptados, con pérdida de la calidad de recurso hídrico y aumento del riesgo de inundación por avenidas.
- Pérdida de cubierta vegetal durante la construcción de la autovía, debida al talado de árboles, apertura de taludes y creación de terraplenes así como posibles deslizamientos en terrenos propicios, por la creación de desmontes.
- Alteraciones paisajísticas por la introducción de elementos artificiales y grandes movimientos de tierra con generación de taludes, y terraplenes, canteras y vertederos.
- Pérdida de suelos fértiles ocupados por la traza y de la productividad de los limítrofes a ésta.
- Alteración de los modos de vida tradicional derivados de la apropiación de suelo rústico y cambios de residencia habituales.
- Afecciones a los ciudadanos por aumento de los niveles de ruidos y emisión de contaminantes atmosféricos.
- Efectos barrera por la intercepción de carreteras, ferrocarril, caminos rurales y pecuarios, más sensible en por su discurrir paralelo a la N-VI, que ya creaba dicho efecto.
- Degradación de las condiciones de circulación, sobre todo en la N-VI, durante la fase de construcción por el trasiego de maquinaria pesada.

## Análisis del contenido

El tratamiento y valoración del medio socioeconómico es muy correcto, excepción hecha de la consideración del elemento suelo productivo, ya recogido en el medio físico-biológico como suelo fértil.

En la descripción del medio físico falta la consideración de la hidrogeología. Los acuíferos se verán afectados significativamente por el trazado, lo que puede determinar problemas constructivos e impactos derivados (estabilidad de taludes, etc.). Se constata la presencia de determinadas especies faunísticas y vegetales, pero no se cuantifica dicha presencia ni se expresa su distribución espacial mediante una cartografía adecuada.

En la selección de las alternativas de mínimo impacto falta la estructuración del inventario, y no se da la debida justificación explícita de criterios de valoración del mismo, excepción hecha de los espacios naturales.

Las diferentes alternativas de trazado se recogen en la matriz de selección de alternativas de modo genérico. No se valoran en ningún momento la intensidad o magnitud de las diferentes actuaciones que la capacidad del territorio impone en cada trazado alternativo.

Al realizarse toda la valoración genéricamente, se produce un enorme esfuerzo de síntesis y un cierto grado de confusión conceptual, representado en el hecho de considerar en un mismo grupo (el de elementos o alteraciones genéricas) el ruido y movimientos de tierra, paisaje, vegetación terrestre y acuática, fauna terrestre y acuática y espacios naturales.

El movimiento de tierras es una actuación que tiene repercusiones paisajísticas, sobre la fauna y vegetación, suelos, etc., por lo que también se encuentra integrado en las alteraciones de tales elementos como se definen en el estudio.

Se omite un aspecto importante como es la inducción de riesgos, como el de inundaciones por avenidas y el de erosión por la exposición de terrenos desnudados (desmontes y terraplenes), si bien se consideran algunos aspectos relativos al tema en diferentes puntos del trabajo (fase III).

Una vez seleccionada la alternativa de trazado, se comentan las problemáticas inherentes a la solución adoptada, genéricas en este tipo de obras. Además se comentan las posibles vías de corrección-minimización de impactos.

No se han realizado estudios complementarios, como la valoración de la afección a yacimientos arqueológicos, riesgos de inundaciones, integración paisajística, etc., que se relegan a posteriores estudios. No obstante se identifican puntos críticos desde diferentes perspectivas (ruido, afección a la biocenosis, recursos hídricos, especies de interés paisajístico-ecológico, etc.), sobre los que acentuar las medidas correctoras y preventivas.

De igual forma el plan de vigilancia ambiental queda sin precisar, aunque también se apuntan brevemente las líneas de su diseño.

El Estudio de Evaluación del Impacto Ambiental, por tanto, está de acuerdo con el nivel de estudio preliminar del proyecto, centrado en lo sustancial: la selección de las alternativas del trazado de mínimo impacto, aunque con alguna deficiencia metodológica.

Postpone, por tanto, salvar las deficiencias informativas, análisis de impactos de la alternativa seleccionada, diseño de medidas correctoras, análisis de impactos residuales, y confección del Plan de Vigilancia Ambiental a un estado más avanzado del proyecto constructivo.

## ANEXO IV

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

## Alegantes

- Don Manuel Vázquez Rivas.
- Cámara de Comercio de La Coruña.
- Bloque Nacionalista Gallego.
- Confederación Hidrográfica del Norte de España.

## Término municipal de Arteixo

- Excelentísimo ayuntamiento de Arteixo.
- Parroquia de Moras y Orro.

## Término municipal de Culleredo

- Cinco alegaciones, entre ellas:
- Excelentísimo ayuntamiento de Culleredo.
- Asociación de vecinos Sésamo-Sueiro.

## Término municipal de Cambre

- Dieciocho alegaciones entre ellas las de:
- Excelentísimo ayuntamiento de Cambre.
- Don Alvaro Torres Gestal y otros.

## Término municipal de Carral

- Excelentísimo ayuntamiento de Carral.

## Término municipal de Abegondo

- Excelentísimo ayuntamiento de Abegondo.
- Don José García García y don Antonio Otero Pérez.

## Término municipal de Bergondo

- Excelentísimo ayuntamiento de Bergondo.

## Término municipal de Betanzos

- Ocho alegaciones, entre ellas:
- Excelentísimo ayuntamiento de Betanzos.
- Pienso Suministros Montellos y Matadero de Montellos.
- Don Manuel Calvo Vigeria y otros.

*Término municipal de Oza de los Ríos*

- Cuatro alegaciones, entre ellas:  
 - Excelentísimo ayuntamiento de Oza de los Ríos.  
 - Vecinos de Porzomillos.  
 - Don Fernando Paz Durán y otros.

*Término municipal de Coiros*

- Cuatro alegaciones, entre ellas:  
 - Excelentísimo ayuntamiento de Coiros.  
 - Vecinos del ayuntamiento de Coiros y otros.

*Término municipal de Aranga*

- Cinco alegaciones, entre ellas:  
 - Excelentísimo ayuntamiento de Aranga.  
 - Vecinos de la parroquia de Villarrasa, lugar de Villoriz.

*Términos municipales de Arzua y Cesuras*

- Excelentísimo ayuntamiento de Arzua y Cesuras.

*Término municipal de Guitiriz*

- Cinco alegaciones, entre ellas:  
 - Excelentísimo ayuntamiento de Guitiriz.  
 - Don Faustino López González y otros.  
 - Don José González Losada y otros.

*Término municipal de Begonte*

- Tres alegaciones, entre ellas:  
 - Excelentísimo ayuntamiento de Begonte.

*Término municipal de Rabade*

- Tres alegaciones, entre ellas:  
 - Excelentísimo ayuntamiento de Rabade.  
 - Doña Angela Castro Castro y otros.

*Término municipal de Lugo*

- Seis alegaciones, entre ellas:  
 - Excelentísimo ayuntamiento de Lugo.  
 - Vecinos de Santa María de Bóveda y Castelo de los Lugares de Carquixo, Barbain y Baratal.  
 - Don Antonio Lombao Ferreiro y otros.

*Contenido de las alegaciones*

- Diferentes propuestas de alternativas de trazado que, no representando disconformidad con la globalidad de la alternativa seleccionada, intentan mejorarla evitando:

a) La afección a los núcleos poblacionales en términos municipales de Arteixo, Abegondo, Aranga, Guitiriz, Begonte (localidad de Goldar) y Rabade.

b) La ocupación de la vega entre las localidades de Fans y Uxe, tierras de labor del término municipal de Coiros y plantaciones frutícolas de don Eugenio Etchevarría López.

c) La afección a los valores histórico-artísticos del Pazo de Anceis (Cambre) y muralla del Pazo de Santa Cruz (Oza de los Ríos).

- Petición para que se modifique la ubicación de los enlaces en estudio con la autovía Coruña-Carballo y de Pocomaco-Coruña (ambas propuestas por los excelentísimos ayuntamientos de Arteixo, parroquias de Moras y Orro y Cámara de Comercio de La Coruña), y enlace Lugo-Norte para permitir la conexión con el polígono de CEAO (propuesta por el ayuntamiento de Lugo).

- Necesidad de crear nuevos enlaces con el complejo residencial y deportivo de Carral, con la carretera Mesón del Viento-Betanzos, con los municipios de Bergondo, Sada y Cambre, con la C-540 de Betanzos a Golada, con la N-VI a su paso por el término municipal de Begonte, con la C-630 a su paso por Lugo.

- Necesidad de reponer los caminos afectados mediante creación de pasos subterráneos o elevados en varias localidades, así como garantizar la comunicación con la explotación minera existente en Begonte.

- Posible afección a la capa freática invernal, manantiales y fuentes de los términos municipales de Betanzos, Coiros y Lugo.

- Necesidad de implantación de pantallas antirruido en la población de Betanzos.

- Petición para que se estudien los caudales de ríos y arroyos atravesados, partiendo de las diferentes cuencas, para avenidas con periodos de retorno de 500 años.

- Necesidad de proteger los terraplenes colindantes con los ríos mediante siembras y obras de defensa, como escolleras, etc., a fin de garantizar la calidad de las aguas y proteger la fauna piscícola.

**11234** RESOLUCION de 3 de abril de 1992, del Centro Español de Metrología, por la que se habilita como laboratorio de verificación metroológica oficialmente autorizado, al laboratorio de la entidad «Contadores de Agua de Zaragoza, Sociedad Anónima» (Contazara, Sociedad Anónima).

Vista la petición interesada por la entidad «Contadores de Agua de Zaragoza, Sociedad Anónima» (Contazara, Sociedad Anónima), con domicilio en la calle María Moliner, número 97, de Zaragoza, en solicitud de habilitación oficial de un laboratorio auxiliar de verificación metroológica.

Este Centro Español de Metrología del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, de acuerdo con la Ley 3/1985, de 18 de marzo; la Ley 31/1990, de 28 de diciembre; el Real Decreto 1617/1985, de 11 de septiembre, ha resuelto:

Primero.-Habilitar como laboratorio auxiliar de verificación metroológica oficialmente autorizado al laboratorio de la entidad «Contadores de Zaragoza, Sociedad Anónima» (Contazara, Sociedad Anónima).

1. La marca de verificación primitiva asignada a este laboratorio es la siguiente:

A	92
16	

Las dos cifras exteriores al círculo que se simboliza con noventa y dos son variables y corresponderán a los dos dígitos finales del año en que se efectúa la verificación primitiva.

2. Los precintos, en general, de plomo, asignados a este laboratorio, y que se colocarán una vez superadas las pruebas de la verificación primitiva en los lugares que se establecen en el anexo de la aprobación de modelo, tendrán la siguiente forma:

CEM 16 Anverso	a) precinto normal	92
	c) precinto embutido	Reverso
	CEM 92	

Las dos cifras que se simbolizan con XX, son variables y corresponderán a los dígitos finales del año en que se efectúa la verificación primitiva.

Segundo.-El contenido y alcance de esta habilitación estará sujeto a los siguientes condicionamientos:

1. *Competencias.*-El laboratorio auxiliar de verificación metroológica oficialmente autorizado de la entidad «Contadores de Zaragoza, Sociedad Anónima» (Contazara, Sociedad Anónima), está capacitado para verificar contadores de agua fría, hasta un caudal máximo de ensayo de siete mil litros/hora.

2. *Ubicación del laboratorio.*-De acuerdo con la documentación presentada, el laboratorio auxiliar de verificación metroológica oficialmente autorizado de la entidad «Contadores de Zaragoza, Sociedad Anónima» (Contazara, Sociedad Anónima), se encuentra ubicado en los locales de la empresa, en la calle María Moliner, número 97, de Zaragoza.

3. *Instalaciones del laboratorio.*-Las instalaciones del laboratorio se ajustan a las prescripciones técnicas establecidas por el Centro Español de Metrología.

4. *Calibraciones y métodos.*

a) Los instrumentos pertenecientes al laboratorio y de los que el CEM dispone de una relación pormenorizada tienen carácter legal y deberán ser calibrados oficialmente por el Centro Español de Metrología periódicamente. Asimismo, cualquier modificación o cambio de los mismos deberán ser notificados de forma fehaciente al Centro Español de Metrología para su autorización.

b) Los ensayos de la verificación primitiva, serán realizados en las instalaciones del laboratorio, de acuerdo con las instrucciones recibidas al efecto.

5. *Jefatura del laboratorio.*-La jefatura del laboratorio se establecerá a tenor de lo dispuesto en el título II, artículos 7.º y 8.º del Real Decreto 1617.