

ANEXO IV

Conceptos de gastos³

Gastos de personal:

Personal contratado.

Gastos de mantenimiento:

Arrendamiento de bienes inmuebles.

Suministros: Agua, electricidad, gas y combustible.

Comunicaciones: Teléfono, correo, telégrafo, fax y otros (especificar).

Transporte: Reparaciones, seguros y combustible de vehículos que estén a nombre de la organización.

Otros de similar naturaleza.

Gastos de actividades:

Arrendamiento de servicios de profesionales independientes.

Otros colaboradores.

Dietas y gastos de viaje:

A personal contratado.

A voluntarios.

Productos alimenticios y farmacéuticos.

Material preventivo: Kits, jeringuillas, preservativos y contenedores de residuos sanitarios.

Material no inventariable:

Material de oficina no inventariable.

Prensa, revistas y otras publicaciones periódicas.

Otros (especificar).

Material inventariable:

Libros y publicaciones no periódicas.

Adquisición de equipos informáticos.

Material de oficina inventariable y otro equipamiento.

Otros (especificar).

Gastos diversos:

Publicidad y material divulgativo.

Reuniones, cursos y conferencias.

(3) De acuerdo a la clasificación económica de los gastos de los Presupuestos Generales del Estado aprobada por la Dirección General de Presupuestos. Dentro de cada una de las partidas pueden incluirse los tipos de gastos detallados en el anexo IV de esta Orden.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

7488

RESOLUCIÓN de 22 de marzo de 2001, de la Secretaría general de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Nuevo Acceso al Puerto de Villagarcía de Arosa», de la Dirección General de Carreteras.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

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

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 19 de septiembre de 1997, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del proyecto de «Nuevo Acceso al Puerto de Villagarcía de Arosa», con objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 22 de enero de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de Organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió al Proyecto y el Estudio de Impacto Ambiental, conjuntamente, a trámite de Información Pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 8 de octubre de 1999, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 25 de febrero de 2000, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la Información Pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental.

El anexo IV es resumen del resultado del trámite de Información Pública.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el R.D.L. 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula únicamente a efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto «Nuevo Acceso al Puerto de Villagarcía de Arosa».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, la Secretaría General de Medio Ambiente considera ambientalmente viable la alternativa elegida en el Estudio Informativo, siempre y cuando en la ejecución del proyecto se observen las recomendaciones contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental y se cumplan las condiciones que a continuación se exponen:

1. Adecuación ambiental del trazado

Con carácter general se realizará un estudio actualizado del número de viviendas u otras edificaciones afectadas por el proyecto, en especial entre el PP.KK. 0+00 y el PP.KK. 1+400, espacio donde se produce una mayor densidad urbana.

Los resultados de este estudio servirán, en su caso, para realizar los ajustes de trazado que, en función de los condicionantes técnicos y de seguridad vial, minimicen las afecciones a dichas edificaciones.

En el PP.KK. 4+500, con el fin de no afectar a la Finca de Casanova, Bien inventariado y protegido en el catálogo municipal, el trazado se desplazará hacia la cantera existente en las inmediaciones de la citada Finca.

Asimismo, en el llamado «Enlace Centro» se ajustará el trazado de manera que se minimicen las afecciones a las viviendas existentes en la zona.

Entre el PP.KK. 6+500 «Glorieta Enlace Este» y el final del proyecto PP.KK. 7+038, el trazado se ajustará de manera que se afecte lo menos posible a las viviendas existentes en la zona, teniendo en cuenta, entre otros aspectos, los condicionantes técnicos del proyecto, así como la línea de edificación preexistente. Se prestará especial atención a la vivienda existente a la altura del PP.KK. 6+900 y a las que se encuentran en las proximidades de la Glorieta antes citada.

Asimismo, con este mismo fin, se sustituirá, siempre que sea técnicamente viable, el terraplén previsto por una estructura en muro, con la que se conseguirá una menor ocupación del terreno. Igualmente las vías de servicio que discurren cercanas a la traza, se ajustarán lo máximo posible a la misma.

2. Mantenimiento de la permeabilidad territorial

Durante la construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará la continuidad de los servicios existentes, de acuerdo a lo dis-

puesto en el Estudio de Impacto Ambiental, poniendo especial atención, sobre todo en la fase de construcción, a las conexiones con las carreteras actualmente en servicio, como son, la CN-550, la carretera de Rubianes a Quintans, la CN-640 y la C-531.

Asimismo, dado que en la mayoría del trazado (PP.KK. 0+335, hasta el final) está previsto una limitación total de accesos, se repondrán todos los caminos que quedan interrumpidos. En la zona donde la nueva vía discurre por una calle urbanizada (PP.KK. 0+00 al PP.KK. 0+335) se respetarán los accesos a las propiedades colindantes y a las calles interseccionadas.

3. Protección del sistema hidrológico

Con el fin de no inducir riesgos sobre el sistema hidrológico existente en la zona (río Umia, arroyo Santa Mariña, río Lomba, arroyo de Leiro, río del Con y arroyo Guillón), no se ubicarán parques de maquinaria ni instalaciones auxiliares de obra en aquellas zonas que puedan afectar a dicho sistema, ya sea directamente o por escorrentía o erosión.

Se instalarán balsas de decantación en la zona de instalaciones y parque de maquinaria, así como barreras de retención en todos los tramos del trazado que, en su caso, discurran próximos a los ríos y arroyos antes citados.

Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre las aguas superficiales. El agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos, siempre que no sea sobrepasado el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos. En caso de no ser así, deberá tratarse el agua por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

Los residuos como aceites, combustibles, cementos, etc., procedentes de la zona de instalaciones durante la fase de construcción, se gestionarán según la normativa aplicable. En ningún caso se verterán dichos residuos al terreno o a los cursos de agua.

Se minimizará la franja de afección a las riberas de los ríos y arroyos, cruzados por el eje, arroyo de Santa Mariña en el PP.KK. 1+830 y río Lomba en el PP.KK. 3+050, ocupándose la anchura estrictamente necesaria de actuación en torno al eje de la vía que permita la construcción de la misma. Asimismo se procederá a la restauración posterior de los cursos atravesados, tanto morfológica como vegetalmente, en una longitud aguas arriba y aguas abajo del mismo que supere la franja de afección estricta.

Por último, dado que el trazado intercepta una serie de vaguadas que drenan pequeñas cuencas, se diseñarán y dimensionarán las obras de drenaje transversal de manera que afecte lo menos posible la circulación del agua por su cauce natural, de manera que no provoque excesivas elevaciones del nivel, ni aumentos de la velocidad.

4. Prevención del ruido

Antes del inicio de las obras se realizará un estudio acústico que desarrolle las medidas de protección acústica necesarias para conseguir que se alcancen los objetivos de calidad señalados en la presente Condición. Dicho estudio considerará especialmente la proximidad de la nueva infraestructura a las siguientes zonas.

Los diferentes puntos considerados en el Estudio de Impacto Ambiental, que hacen un total aproximado de 2.700 m a proteger.

Aunque no se prevén afecciones, al ser una zona sensible, se estudiará el posible impacto acústico sobre el hospital situado en el PP.KK. 5+800. En dicho estudio se tendrá en cuenta la posibilidad de la construcción de un enlace de conexión entre la nueva vía y el citado hospital.

Viviendas situadas en las proximidades del «Enlace Centro».

Viviendas situadas entre el PP.KK. 6+500 y el final del proyecto.

Asimismo, se analizarán los niveles sonoros y se diseñarán, en su caso, protecciones para aquellos terrenos calificados como urbanos o urbanizables en los planeamientos urbanísticos.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la variante serán los siguientes, medidos a dos metros de la fachada, y para cualquier altura de las edificaciones:

Zonas residenciales:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 65 dB (A).

Leq (de 23 a 7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 75 dB (A).

Leq (de 23 a 7 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 55 dB (A).

Leq (de 23 a 7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 55 dB (A).

Leq (de 23 a 7 horas) menor que 55 dB (A).

5. Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico

El proyecto de construcción deberá incluir el resultado de una prospección arqueológica intensiva a lo largo de la traza, y en anchura suficiente, que abarque también zonas auxiliares como vertederos, áreas de instalaciones, accesos, etc. Dichos trabajos arqueológicos deberán estar suscritos por un arqueólogo competente, previa presentación de un programa detallado de intervención y de la autorización del mismo por parte de la Consejería de Cultura y Comunicación Social de la Xunta de Galicia.

Asimismo, en el programa de vigilancia ambiental se contemplará el seguimiento de las labores de movimiento de tierras, así como la supervisión de los trabajos arqueológicos por parte de dicho organismo competente, siendo seguidos los procesos previos y de proyecto por un arqueólogo autorizado.

Se evitará toda afección a los yacimientos inventariados en el Estudio de Impacto Ambiental, en especial a la Finca Casanova en Rubiáns, ya citada en la Condición 1 de la presente Declaración, así como todos los cruceiros, cruces de término y otras piezas de análoga índole con antigüedad de más de cien años, protegidos por el Decreto 517/1963, de 14 de marzo. Igualmente todos los hórreos o cabazos con antigüedad de más de cien años, protegidos por el Decreto 449/1973, de 22 de febrero.

6. Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares

Se emplearán únicamente aquellas zonas de préstamo, canteras y gravas que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En caso contrario, se deberá presentar la documentación necesaria ante la autoridad ambiental competente para su oportuna tramitación.

La ubicación de los vertederos, aunque según el proyecto con la alternativa elegida no serán necesarios, destinados a albergar los materiales sobrantes de la excavación no se podrán establecer en:

- Puntos de interés geológico o geomorfológico.
- Zonas bióticas de interés singular.
- Zonas de afección a los yacimientos arqueológicos.
- Aluviales de los ríos existentes en la zona afectada.

El emplazamiento de los vertederos, en su caso, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

El citado estudio específico analizará la posibilidad de utilizar las canteras abandonadas como zonas de vertido.

El Proyecto de construcción incluirá en su documento de Planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de todas las instalaciones auxiliares de obra, así como de las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

7. Protección de la fauna y de la vegetación

Como se recoge en el Estudio de Impacto Ambiental, no se realizarán desbroces, voladuras, movimientos de tierras ni otras actividades generadoras de ruido durante el periodo de reproducción de la fauna, adecuándose los sistemas de drenaje previstos en el Estudio Informativo para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos sin perder su funcionalidad original. La ubicación de dichos pasos se determinará en los Proyectos Constructivos en coordinación con el órgano competente de la Xunta de Galicia, a partir de un estudio sobre los pasos naturales a lo largo del trazado.

Para minimizar la afección sobre la vegetación natural, se tomarán las medidas oportunas que restrinjan la ocupación del terreno durante las obras. Esta ocupación se ceñirá lo más posible al ancho de la traza, jalonando asimismo los límites de las zonas de vertedero, zonas de instalaciones, caminos auxiliares y préstamos en caso de ser necesarios, intentando en cualquier caso no superar la franja definida por la explanación de la nueva vía. Asimismo, como se indica en el Estudio de Impacto Ambien-

tal se realizarán las actuaciones oportunas (barreras, etc.) para proteger la vegetación próxima a las obras, de las voladuras y paso de maquinaria.

En especial, entre los PP.KK. 4+400 y 5+800, zona donde se encuentra la formación vegetal de mayor interés, compuesta de arbolado mixto de pinar con castaño y eucalipto, el trazado se ajustará de manera que minimice la afección sobre los bosquetes donde el castaño domina con arbolado de gran porte.

Una vez finalizada la obra, se revegetarán aquellas zonas ocupadas por instalaciones temporales.

8. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística*

Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, desarrollando lo esbozado en el Estudio de Impacto Ambiental con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El proyecto considerará toda la longitud de actuación del trazado (desmontes, terraplenes, túneles, viaducto), así como áreas de vertedero, préstamos si es que son necesarios, viario de acceso a la obra, parque de maquinaria y otras instalaciones temporales.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de la zona tenidos en cuenta en el Estudio de Impacto Ambiental. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén será preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, 3H:2V, de modo que sea posible su revegetación. En cualquier caso, los desmontes no serán superiores a 1H:2V, salvo que se produzca un impacto por la ocupación del suelo que no compense las ventajas de taludes más tendidos.

Se elaborará, en el proyecto constructivo, un plan de gestión de tierra vegetal en el que se contemplará la retirada selectiva de la capa más superficial del suelo en los movimientos de tierras, que tras su acopio y mantenimiento, se reutilizará en la restauración vegetal del trazado y de las superficies ocupadas por las instalaciones temporales utilizadas en la fase de construcción.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán, espacial y temporalmente, con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

9. *Seguimiento y vigilancia*

Se redactará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en el Condicionado de esta Declaración.

El Programa de Vigilancia Ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el Estudio de Impacto Ambiental.

En el Programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y periodo de su emisión. Para ello el Programa detallará, para cada factor ambiental objeto de seguimiento, los siguientes términos:

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

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

La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente Declaración. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la

Calidad del Proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El Programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Plan de Seguimiento Ambiental, para la fase de obras, presentado por la Asistencia Técnica a la Dirección de Obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Plan de Aseguramiento de la Calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

- b) Informe paralelo al Acta de comprobación del replanteo.
- c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras.
- d) Antes de la emisión del Acta de recepción de las obras:

Informe sobre la continuidad de los servicios existentes realmente mantenidos, de acuerdo con la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las actuaciones de protección del Patrimonio Arqueológico y Cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre el emplazamiento de canteras, zonas de préstamo si es que existen, vertederos e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 6.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y la vegetación, especialmente lo referente a endemismos, realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 7.

Informe sobre las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 8.

Plan de Seguimiento Ambiental para la fase de explotación.

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

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 4.

Informe de la eficacia de las medidas expuestas en la condición 7.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el Proyecto, a que se refiere la condición 8.

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

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

10. *Documentación adicional*

La Dirección General Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta Declaración de Impacto Ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Medidas relativas al aseguramiento del tráfico y los servicios existentes durante la fase de construcción y la de explotación a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 3.

Estudio de previsión de ruido, y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 4.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado a que se refiere la condición 5.

Emplazamiento de préstamos si es que existen, vertederos e instalaciones auxiliares, y, en su caso, estudio específico de nuevos emplazamientos con cartografía de zonas de exclusión, a que se refiere la condición 6.

Medidas relativas a la protección de la fauna y de la vegetación a que se refiere la condición 7.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 8.

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

11. Financiación de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental y en estas Condiciones, figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la Memoria y anexos correspondientes, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas en el Pliego de Prescripciones Técnicas, y su definición económica en el documento de presupuesto del proyecto. También se valorarán y proveerán los costes derivados del Plan de Vigilancia Ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/86 de 28 de junio, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 22 de marzo de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Secretaría General de Medio Ambiente. Ministerio de Medio Ambiente ..	X
Dirección General de Costas	X
Delegación del Gobierno en la C.A. de Galicia	—
Autoridad Portuaria del Puerto de Villagarcía	—
Subdelegado de Gobierno	—
Consejería de Cultura y Juventud	X
Consejería de Política Territorial Obras Públicas y Vivienda: Xunta de Galicia	X
Federación Gallega de Municipios y Provincias	—
Secretaría General para la Protección Civil y el Medio Ambiente. Xunta de Galicia	—
Asociación Ecoloxista do Grove	—
Diputación Provincial de Pontevedra	X
Ecología e Medio Ambiente (EMA)	—
Grupo ERVA	—
NADEGA	—
Seminario Ciencias Nataurais. Grupo Ecoloxista	—
Instituto Tecnológico y Geominero de España	X
Centro de Investigaciones Agrarias de Mabegondo	—
Ayuntamiento de Villagarcía de Arosa	X
Instituto de Estudios y Desarrollo de Galicia. Universidad de Santiago de Compostela	—
Instituto de Investigaciones Agrobiológicas de Galicia. Consejo Superior de Investigaciones Científicas	—
Departamento de Biología Vegetal. Facultad de Farmacia. Universidad de Santiago	—
Departamento de Ecología. Facultad de Biología. Universidad de Santiago de Compostela	—
Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras	—
Facultad de Biología. Universidad de Santiago de Compostela ..	—
José Guitián Rivera. Director del Museo de Historia Natural «Luis Iglesias». Universidad de Santiago de Compostela	—
C.O.D.A.	—
A.E.D.E.N.A.T.	—
F.A.T.	—
A.D.E.N.A.	—
S.E.O.	—
Consejo Ibérico para la Defensa de la Naturaleza	—
Sociedad Conservación Vertebrados (SCV)	X
Asociación para la Defensa Ecoloxica de Galiza (ADEGA)	—
Asociación para la cultura y la ecología	—
Colectivo Ecoloxista Protección da Naturaleza (EPRONA)	—
Grupo Lobo. Museo Nacional de Ciencias Naturales	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Sociedade Galega de Historia Natural (SGHNA)	—
Sociedades Galega de Historia Natural (SHHN)	X
Asociación Naturalista Bajo Miño (ANABAM)	—
Seminario de Ciencias Naturales	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Secretaría General de Medio Ambiente: Señala que los terrenos por los que discurren las alternativas propuestas son áreas repobladas con exóticas (*Eucalyptus globulus* principalmente y en menor medida *Pinus radiata*). No se localizan especies de la flora o fauna endémicas, raras o amenazadas, incluidas en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas.

La Dirección General de Costas: Señala que el nuevo acceso al Puerto de Villagarcía no tiene ninguna incidencia en el dominio público marítimo-terrestre.

La Consellería de Cultura e Comunicación Social: Señalan que en el inventario de lugares considerados como de interés Histórico-Artístico no se recogen elementos arquitectónicos y etnográficos más próximos al trazado. Se encuentra afectado directamente por el trazado del tramo común en el Km 4+500 la Finca de Casanova en Rubiáns, por lo que se recomienda optar por la alternativa que más se distancie. Se deberá diseñar un programa de actuación arqueológica que contemple la realización de trabajos en campo para completar el inventario.

La Xunta de Galicia. Aguas de Galicia: Indican la necesidad de adoptar las medidas correctoras oportunas para no alterar los cursos fluviales y la retirada de escombros o vertidos que se produjeran.

La Diputación Provincial Pontevedra: Señala que debido a la falta de profundidad de la documentación enviada no es posible hacer demasiadas consideraciones.

El Instituto Tecnológico Geominero de España: Señala la dificultad en la lectura de las leyendas (gama de colores indiferenciada) de los mapas adjuntos y que impide apreciar aquellas diferencias que desde el punto de vista medioambiental distinguen las opciones más viables. En líneas generales exponen aquellas medidas preventivas y correctoras que ayudarán a preservar el entorno durante la ejecución de la obra, como son: preservar la calidad del agua evitando cualquier alteración físico-química y/o biológica, controlando la incorporación de sólidos en suspensión y diseñando correctamente las laderas de los cursos fluviales; sistemas de control para la emisión de gases, polvo y ruido a la atmósfera, realizando las tareas de mayor índice de contaminación fuera de los periodos de cría y reproducción de aves, al situarse este área muy próxima a una zona costera de protección ZEPA; realizar pasos subterráneos para el paso de fauna terrestre y tratamientos de revegetación con especies autóctonas.

El Ayuntamiento de Villagarcía de Arosa: Señala que el vial debe ser cerrado por tratarse de una vía rápida, y que se observen las prescripciones de la Ley de Protección Acústica.

La Sociedad Conservación Vertebrados: Considera que la memoria no recoge las poblaciones de fauna vertebrada del entorno y que en el área se da una rica comunidad de herpetofauna, con *Salamandra* común, tritón ibérico, sapo corredor, sapo común, sapo partero, sapo de espuelas, sapillo pintojo, rana patilarga, rana común, eslizón tridáctilo, lución, lagartija de bocage, lagarto ocelado, culebra bastarda, culebra de escalera, culebra de collar, culebra viperina y la presencia de especies amenazadas en la zona como *salamandra rabilarga*, *eslizon ibérico*, *ranita de San Antonio*. Por todo lo señalado se recomienda la implantación en el trazado elegido y previamente a las obras, de vallas específicas para la intercepción de anfibios, con trampas en suelo de capturas en vivo.

Se critica los apartados de ruidos (no da estimaciones precisas), de clima (clasificación de clima discutible) y del paisaje (no da criterios de calidad del paisaje). En cuanto a la vegetación consideran un hábitat especialmente importante la comunidad riparia que el proyecto se clasifica detrás del castaño.

La Sociedade Galega de Historia Natural: Señala la posible presencia de nutria (*Lutra lutra*) en el río Lomba, y abundancia de mustélidos en todo el área, se recomienda la adecuación de pasos para fauna cada 500 m (de media) por la presencia de ganado vacuno, jabalí y otra fauna silvestre. Para minimizar impacto paisajístico y acústico se recomienda la plantación de arbolado autóctono a los lados de la carretera.

La Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental: No indican nada.

ANEXO II**Descripción del proyecto**

El proyecto consiste en una variante de la N-640 que evite el paso por el casco urbano de la localidad de Villagarcía de Arosa del tráfico principalmente pesado y permita un acceso directo al puerto. Para ello se plantean cuatro alternativas, todas con limitación total de accesos de la propiedad colindante, desde la Glorieta Enlace Oeste en el P.K. 0+335 hasta el final.

Del P.K. 0+000 al P.K. 0+335 la variante tiene características de vía urbana, ya que discurre por una zona de alto grado de urbanización.

El trazado de las cuatro alternativas discurre por al misma franja de terreno siendo la separación máxima entre alternativas de 300 m.

Comienzan las cuatro alternativas en la carretera de acceso directo al puerto de Villagarcía de Arosa que pasa por el núcleo de Riba da Vila manteniendo la calzada existente hasta que en el P.K. 0+350 aproximadamente, resolviéndose la intersección con la carretera autonómica C-550 por medio de una glorieta de 40 m de diámetro.

A partir del P.K. 1+100 las alternativas A-2 y A-4 se separan de las otras dos hacia el oeste.

Las cuatro alternativas vuelven a tener otro tramo común a partir del P.K. 1+200, situación que continua hasta el P.K. 2-100 donde nuevamente la alternativa A-2 se desplaza hacia el norte para evitar el gran desmonte que se produce en las otras tres.

En la zona común se salva un amplio valle por medio de un viaducto de unos 550 m., que atraviesa una zona rica en cultivos.

A partir del P.K. 3+500 son las alternativas A-3 y A-4 las que se desplazan, la primera hacia el sur próxima a Zamar y la segunda hacia el norte. Esta situación se mantiene hasta llegar próximo a Agromán donde discurren por el sur bordeando los macizos por donde limitan Villagarcía y Villanueva de Arosa.

En el P.K. 4+000 se sitúa un enlace para conectar con la carretera que va de Rubianes a Quintans y permitir a su vez realizar un cambio de sentido. En el P.K. 5+700 existe una separación entre las alternativas A-3 y A-4 que discurren por el norte y la A-2 y A-1 que discurren por el sur, para enlazar con la N-640 y la carretera autonómica C-531 mediante un paso superior sobre una glorieta situada en la C-531.

Del análisis comparado de los valores del movimiento de tierras se deduce que la alternativa de mayor compensación es la alternativa 2, por lo tanto, en esta alternativa no sería necesario el uso de vertederos, con la excepción de utilización de acopios temporales de tierra vegetal.

ANEXO III**Resumen del estudio de impacto ambiental****Metodología:**

En una primera fase efectúa el estudio y análisis del contenido de la bibliografía disponible, relativa al medio natural y social del área sujeta a estudio.

Posteriormente, lleva a cabo un reconocimiento sobre el terreno para completar, actualizar y verificar toda la información previamente obtenida. Esta labor de reconocimiento se centra preferentemente en las siguientes materias:

- Clima.
- Aire.
- Ruido.
- Geología y Geotecnia.
- Hidrología e Hidrogeología.
- Edafología.
- Flora.
- Fauna.
- Paisaje.
- Población y estructura demográfica.
- Actividades económicas.
- Patrimonio cultural.

Una vez estudiada esta información y conocido el medio afectado, procede a la valoración cuantitativa de las alternativas de trazado propuestas, atendiendo a los posibles impactos que pueda producir en el medio, y a la comparación de las mismas, a fin de elegir la de menor impacto, desde el punto de vista ambiental.

Después de identificar y valorar los diferentes impactos, proponen, para la alternativa elegida, las medidas correctoras generales que se consideren apropiadas para minimizar, en lo posible, los efectos que esos impactos puedan producir sobre el medio ambiente.

Para todo ello utiliza cartografía de escalas variables, dependiendo de la profundidad requerida en cada aspecto considerado y recurre a bibliografía específica y a documentación reconocida existente.

Identificación de las acciones susceptibles de producir Impacto Ambiental.

Los impactos derivados de las acciones del proyecto se producirán tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento, por lo que la sistemática de identificación y definición de los mismos se efectúa, según ambas fases por separado.

Fase previa y fase de construcción.

Durante estas fases, los impactos se generarán por los movimientos de tierras, la construcción de viales, accesos y estructuras, y el acondicionamiento general de la obra. Las acciones de mayor impacto tendrán lugar al inicio de las mismas, momento en el que se producirá un mayor volumen de movimiento de tierras.

Fase de explotación.

Durante ella, las acciones identificadas más significativas son las siguientes:

Tráfico de vehículos por la nueva carretera y enlaces.

Vertidos accidentales de sustancias tóxicas y peligrosas debido a posibles siniestros que ocurran en la carretera.

Residuos sólidos generados por los usuarios de la vía.

Mantenimientos y conservación de la vía y de la jardinería.

Selección de la alternativa de mínimo impacto.

Considerando la metodología de valoración y las valoraciones de impactos realizadas, en el Estudio de Impacto Ambiental se establece el siguiente orden de elección: Alternativa 2, Alternativa 1, Alternativa 4 y Alternativa 3, concluyendo que el impacto conjunto de la nueva vía se puede calificar de moderado, siendo la Alternativa 2 la de menor impacto ambiental.

Por último, realiza una descripción de medidas correctoras entre las que destacan las relativas a:

Horarios de las actuaciones.

Delimitación de las obras y acondicionamiento de accesos.

Redes de drenaje y desagües de cauces.

Infraestructura viaria. Permeabilidad territorial.

Protección acústica.

Prevención del «efecto borde» sobre la vegetación.

Protección de la fauna.

Protección del patrimonio arqueológico y arquitectónico.

ANEXO IV**Resumen de la Información Pública del Estudio de Impacto Ambiental**

La relación de alegantes que ha remitido escritos es la siguiente:

Ayuntamiento de Villagarcía de Arosa.

Dirección General de Carreteras de Obras Públicas de la Xunta de Galicia.

Confederación Hidrográfica del Norte.

Diputación Provincial de Pontevedra.

Asociación de Vecinos «Agustín Romero».

Asociación de vecinos «Outerio de Sobradelo».

Alegaciones particulares.

La Diputación Provincial de Pontevedra: Señala que las dimensiones de los pasos elevados e inferiores se deberían establecer en un ancho mínimo de 9 m.

El Ayuntamiento de Vilagarcía de Arousa: Señalan que hay un desmonte en trinchera a lo largo de la calle Pablo Picasso que dejaría sin acceso a todas las edificaciones con frente a esa calle.

La Asociación de Vecinos Agustín Romero: Consideran que entre P.K. 2800 y 3200 la solución menos dañina sería un acueducto para no afectar a las propiedades que afecta la actual solución y que el relleno propuesto en el informe les parece una muy mala solución.

La Asociación Vecinal "Outerio": Señalan que han pasado 4 años desde que se realizó el Estudio de Impacto Ambiental (1995) hasta que se empieza el proceso de evaluación de Impacto Ambiental (1998) por lo que no recoge cambios que se han producido por lo que alegan que la información pública está viciada y solicitan que se inicie de nuevo el procedimiento respetando escrupulosamente las disposiciones legales y redactando un nuevo Estudio de Impacto Ambiental. Consideran que la Administración Pública debería preocuparse sobremanera por las repercusiones que van a sufrir las personas que se les va a derribar su vivienda unifamiliar habitual. Alegan que debe quedar claro si el vial es cerrado o abierto porque eso traerá distintas repercusiones para la parroquia de Sobradelo y por extensión

para los demás lugares o parroquias por las que discurra. Señalan que una vez abierta al tráfico la carretera constituirá un foco de ruido, de especial relevancia para el vecindario de la Parroquia de Sobradelo.

Particulares:

Se señalan las distintas fincas, terrenos y casas de particulares que se ven afectadas por el trazado de la vía.

Se señala que la propuesta A-2 aceptada genera en el término Municipal de Villagarcía de Arosa una serie de alteraciones y problemas, como son, el derribo de una empresa en vías de expansión, el vial discurre muy próximo a las edificaciones provocando contaminación acústica en la zona, el movimiento de tierras para la construcción provocará una división física en el lugar Zamar y por último en el lugar de As Quintáns, provocará la desaparición de un bosque de castaños centenarios que sirve de lugar de esparcimiento para los vecinos.

Se pide que se recoja en el estudio de Impacto Ambiental el número exacto de viviendas afectadas por la alternativa A-2 y que se expongan al público las medidas correctoras para poder examinarlas.

Dolores Romero Sanmartín: Alega que se afecta a una finca de su propiedad en la que existe una vivienda, un corral amurallado, un hórreo de piedra en el que en uno de sus extremos se ubica un reloj de so, y se estima de dichas construcciones datan del S. XVII y por tanto de una antigüedad de más de 200 años.

Se estima que la alternativa 2 es la que mayor impacto social ofrece y considerando de menor impacto social la alternativa 4.

El paso elevado en el D.O. 0+995 supone un fuerte impacto visual, así como de ruidos por la proximidad a unas viviendas, además que el sistema de relleno por terraplén puede ser un peligro por posibles derrumbes de tierra.

Se destruye un bosque de robles de cierta entidad en el Concejo de Villagarcía.

7489

RESOLUCIÓN de 22 de marzo de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Variante de Maracena, Atarfe y Pinos Puente. CN-342 de Badajoz a Granada (Granada)».

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

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

Conforme al artículo 13 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 18 de marzo de 1992, a la antigua Dirección General de Política Ambiental, la Memoria-resumen del proyecto «Variante de Maracena, Atarfe y Pinos Puente. CN-342 de Badajoz a Granada (Granada)», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 29 de septiembre de 1994, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el Proyecto y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de Información Pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 8 de abril de 1998, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 4 de noviembre de 1998, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la Información Pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental.

El anexo IV es resumen del resultado del trámite de Información Pública.

En consecuencia, la Secretaria General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el R.D.L. 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula únicamente a efecto ambiental, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto «Variante de Maracena, Atarfe y Pinos Puente. CN-342 de Badajoz a Granada (Granada)».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, la Secretaria General de Medio Ambiente considera que las tres alternativas contempladas en el Estudio Informativo son muy similares ya que se desarrollan por una misma zona, diferenciándose ente sí básicamente, en la longitud y en el cruce o no, del río Genil.

No obstante la denominada opción 3, aunque es la de menor longitud, tiene su finalización en la A-92 antes del paso de esta por Santa Fe, con lo que se produciría un incremento de tráfico, a añadir al que ya tiene la citada autovía, con el consiguiente incremento de ruido y molestias sobre la población de la zona. Además con esta opción no se conseguiría el fin para el que se realiza el proyecto, como es la mejora de los accesos a Granada.

Por lo tanto, la Secretaria General de Medio Ambiente considera que las alternativas denominadas uno y dos presentadas en el Estudio Informativo son ambientalmente viables, siempre y cuando en la ejecución del proyecto se observen las recomendaciones contenidas en el estudio de impacto ambiental y se cumplan las condiciones particulares y generales que a continuación se exponen:

1. Adecuación ambiental del trazado

El proyecto se desarrolla a lo largo de la Vega de Granada, zona en la que se realiza básicamente una actividad agrícola-forestal, donde al margen de las explotaciones propiamente dichas proliferan los caminos, acequias, pozos, etc., necesarios para este tipo de actividades.

Por lo tanto, una de las primeras precauciones que se deben adoptar es la de ocupar el terreno estrictamente necesario para conjugar la realización del proyecto, con el mantenimiento y desarrollo de las actividades consolidadas en el territorio.

Para ello, el proyecto adoptará la solución tipo A, en cuanto, a la mediana, es decir, barrera rígida para separar las calzadas. No obstante, si por razones de seguridad vial hubiera que adoptar otra solución, la Dirección General de Carreteras lo justificará documentalmente.

Asimismo, con relación a los terraplenes se adoptarán aquellos que optimicen la relación ocupación de terrenos, revegetación e intrusión visual, considerándose como posibilidad, en determinados tramos, la sustitución de dicho terraplén por una estructura (viaducto, muro, etc.).

2. Mantenimiento de la permeabilidad territorial

Durante la construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará la continuidad de los servicios existentes, de acuerdo a lo dispuesto en el estudio de impacto ambiental, poniendo especial atención, sobre todo en la fase de construcción, a las conexiones con las carreteras actualmente en servicio, como son, la A-92, la N-432, A-329, el ferrocarril Granada-Bobadilla, así como los caminos y vías locales presentes en la zona como son entre otras la GR-NO-14 y la GR-NO-05.

Asimismo, deberá cuidarse la intersección con la red eléctrica, líneas telefónicas, colectores, etc.

3. Protección del sistema hidrológico

Con el fin de no inducir riesgos sobre el sistema hidrológico existente en la zona (río Genil, río Velillos y río Cubillos), así como las numerosas acequias, canales y pozos, no se ubicarán parques de maquinaria ni instalaciones auxiliares de obra en aquellas zonas que puedan afectar a dicho sistema, ya sea directamente o por escorrentía o erosión.

Se instalarán balsas de decantación en la zona de instalaciones y parque de maquinaria, así como barreras de retención en todos los tramos del